Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1913 — **Roma — Venerdì, 28 marzo** — **Numero 73**

DIREZIONE Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31 | **Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi** | **AMMINISTRAZIONE** Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 42; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

*Un numero separato in Roma cent. **10** — nel Regno cent. **15** — arretrato in Roma cent. **20** — nel Regno cent. **30** — all'Estero cent. **35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 107 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto l'art. 26 della legge 13 luglio 1911, n. 745, circa provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali;

Sentiti i pareri del Consiglio superiore della marina mercantile e del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per la marina, di concerto con quelli del tesoro, delle finanze e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso regolamento firmato, d'ordine Nostro, dal ministro della marina, contenente le norme per l'esecuzione della legge 13 luglio 1911, n. 745, circa provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 gennaio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LEONARDI-CATTOLICA — TEDESCO — FACTA — CALISSANO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE

REGOLAMENTO
per l'esecuzione della legge 13 luglio 1911, n. 745.

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

Legge 13 luglio 1911, n. 745.

Quando nel presente regolamento si cita la legge, senza indicarne la data, s'intende quella del 13 luglio 1911, n. 745, portante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali.

Art. 2.

Navi considerate mercantili agli effetti della legge.

Agli effetti della legge sono navi mercantili di mare, dei laghi, delle lagune e dei fiumi le costruzioni navali di qualsiasi portata che abbiano mezzi di propulsione propria che consentano loro au-

tonomia di manovra e siano destinate alla navigazione a scopo commerciale.

Art. 3.

Uffici governativi di vigilanza.

La vigilanza sui lavori di costruzione, di trasformazione o di riparazione che danno luogo al pagamento dei compensi od alla importazione temporanea in franchigia dei dazi, previsti dalla legge, è affidata alle direzioni o sottodirezioni dei lavori dei RR. arsenali militari marittimi, agli uffici tecnici o di vigilanza della R. marina, allo capitanerie ed agli uffici di porto.

Le capitanerie e gli uffici di porto esercitano la vigilanza sui lavori nel solo caso che non esistano nella loro sede le direzioni, le sottodirezioni o gli uffici della marina militare predetti.

La vigilanza delle capitanerie e degli uffici di porto è limitata però, in massima, alle costruzioni di velieri in legno di stazza lorda non superiore a 50 tonnellate, agli accertamenti relativi alle ordinarie riparazioni delle navi in legno e dei galleggianti di uso locale, ed a quelli concernenti gli oggetti di dotazione e di ricambio. Nell'esercizio della vigilanza i funzionari delle capitanerie e degli uffici di porto sono coadiuvati, se necessario, da periti locali, scelti. preferibilmente, fra gli ufficiali ingegneri e macchinisti della riserva navale. Tale scelta spetta al Ministero della marina o, per sua delegazione, al capitano di porto o al capo dell'ufficio di porto competente per ragione di territorio.

Ove, per ragioni speciali, la vigilanza affidata alle autorità militari marittime non possa essere agevolmente esercitata, e quando manchino, nei luoghi dove sono eseguiti i lavori, i periti di cui al precedente capoverso è in facoltà del Ministero della marina, su conforme parere delle autorità tecniche militari, di estendere i limiti di competenza assegnati alle capitanerie ed agli uffici di porto, È pure in facoltà delle autorità militari marittime di valersi, per la vigilanza di loro competenza da esercitarsi fuori sede, dell' opera delle capitanerie e degli uffici di porto per l'esecuzione di accertamenti che esse ritengano, sotto la propria responsabilità, di poter loro delegare.

Art. 4.

Scopo e modalità d'esercizio della vigilanza degli uffici governativi.

La vigilanza di cui al precedente articolo è fatta per conto e nell'interesse del Ministero della marina per assicurare la esatta applicazione della legge. Essa è esercitata per fini tecnici ed amministrativi.

Per la parte tecnica essa ha lo scopo di accertare che i lavori di costruzione, di trasformazione e di riparazione siano eseguiti con buoni materiali o secondo le buone regole d'arte usate per le costruzioni navali e meccaniche mercantili, inoltre che gli oggetti di dotazione e di ricambio rispondano perfettamente al loro scopo. Per la parte amministrativa ha il fine di determinare tutti gli elementi che occorrono per la liquidazione dei compensi e di controllare il regolare esercizio da parte dei cantieri o degli stabilimenti delle facoltà d'importazione temporanea in franchigia di dazi o di impiego di materiali esteri consentiti dalla legge.

I funzionari degli uffici governativi di vigilanza hanno perciò libero accesso nei cantieri e negli stabilimenti, e, per i lavori che vi si eseguono in dipendenza della legge, vi compiono tutte le verifiche che stimano necessarie per il completo esercizio del loro mandato, tenendo conto delle prescrizioni del presente articolo.

I proprietari dei cantieri e degli stabilimenti hanno l'obbligo di facilitare con ogni mezzo l'opera dei funzionari governativi, prestandosi a tutte le richieste che sono loro rivolte a tal fine e fornendo tutti gli elementi necessari.

Per le costruzioni per le quali il costruttore abbia richiesto fin dal loro inizio la vigilanza speciale del registro di classificazione, presso il quale è inscritta o si intende inscrivere la nave a mente dell'art. 5 della legge, il costruttore stesso consegnerà all'ufficio governativo di vigilanza, al principio della costruzione, una copia dei disegni quotati di costruzione approvati dal registro di classificazione; durante lo svolgimento della costruzione e via via che essa procede, il registro di classificazione poi comunicherà all'ufficio governativo i verbali relativi alle prove meccaniche, idrauliche, o di altra specie che dai suoi agenti siano state eseguite per il collaudo di materiali e di organi singoli; trasmetterà altresì copia delle relazioni di visita dei detti agenti e darà comunicazione degli eventuali provvedimenti che abbia preso in seguito alle relazioni degli agenti stessi. L'ufficio governativo di vigilanza può ritenere come validi agli effetti della vigilanza tecnica che gli è affidata le prove e gli accertamenti fatti dagli agenti del registro risultanti dagli atti predetti, con facoltà di richiedere, ove lo creda opportuno, che i propri funzionari siano chiamati ad assistere alle prove, o alle operazioni singole degli agenti del registro e di fare istituire altre prove per conto proprio.

Ove l'ufficio di vigilanza trovi di dover fare rilievi sull'azione degli agenti del registro in ordine all'applicazione della legge e i suoi rilievi non siano accolti, ne dà notizia alla direzione del registro.

Quando si tratta di costruzioni per le quali il costruttore non abbia richiesto fin dal loro inizio la vigilanza speciale del registro durante la costruzione, gli uffici governativi esercitano la vigilanza tecnica per mezzo dei propri funzionari e nella esplicazione di essa seguono i criteri che meglio sembrano idonei ad assicurare il raggiungimento dei fini della vigilanza tecnica definita in capo al presente articolo. In conseguenza i detti uffici debbono ricevere dagli interessati al principio della costruzione una copia dei disegni quotati di costruzione, nonchè, in tempo debito, le comunicazioni necessarie perchè possano far assistere i propri funzionari a tutte le prove del materiale, a quelle idrauliche ed alle altre che sono richieste dai registri di classificazione, o che saranno espressamente stabilite dagli uffici governativi, nell'intento di accertarsi che nessuna delle volute prescrizioni è trascurata, e che sono seguite le norme stabilite per la classificazione delle navi nella prima classe dei registri medesimi e le disposizioni che il Ministero della marina avesse prescritto, per ragioni di sicurezza, nel caso di tipi speciali di navi, motori, caldaie ed apparecchi ausiliari.

Per i lavori di riparazione valgono per la vigilanza le norme indicate nel capo III.

Il giudizio degli uffici governativi di vigilanza non vincola però quello del registro nazionale di classificazione e dei suoi delegati ed agenti.

Qualora nell'andamento dei lavori i detti uffici governativi rilevino irregolarità tali da far presumere la perdita dei benefici concessi dalla legge in conformità dell'art. 15 della legge stessa, ne avvertono per iscritto i cantieri e gli stabilimenti interessati e ne riferiscono al Ministero nei rapporti mensili di cui appresso.

Gli uffici governativi di vigilanza si rifiuteranno di rilasciare i certificati prescritti dal presente regolamento per la liquidazione dei compensi e per la concessione della franchigia doganale nel caso che la loro azione non abbia potuto esplicarsi, per fatto degli interessati, nel modo voluto.

Art. 5.

Ricorsi contro le decisioni degli uffici governativi di vigilanza.

Contro le decisioni degli uffici governativi di vigilanza gli interessati possono ricorrere, entro quindici giorni dalla relativa comunicazione, direttamente o per mezzo degli uffici stessi, al Ministero della marina, il quale giudicherà dopo aver sentito, quando occorra, il Comitato per l'esame dei progetti di navi.

Qualora la decisione contro la quale è presentato ricorso dagli interessati, implichi la perdita del diritto ai compensi o al trattamento di franchigia da dazi, il giudizio del Ministero dovrà essere preceduto, in conformità dello art. 15 della legge, dal parere del

Comitato per l'esame dei progetti di navi e dei Comitato del Consiglio superiore della marina mercantile o del Consiglio stesso in adunanza plenaria, secondo i casi.

Art. 6.

Divergenza di giudizio fra delegati governativi e agenti del registro.

In caso di disparità di giudizio fra i delegati governativi di vigilanza e gli agenti del registro, presso il quale deve essere classificata la nave, la decisione definitiva spetta al Ministero della marina, sentito il Comitato per l'esame dei progetti di navi e, quando occorra, il Consiglio superiore della marina mercantile o il suo Comitato, a termini dell'art. 15 della legge.

Art. 7.

Giurisdizione degli uffici governativi di vigilanza.

La giurisdizione delle Direzioni e Sottodirezioni dei lavori dei RR. arsenali e degli uffici tecnici e di quelli di vigilanza della Regia marina è stabilita come segue:

Ufficio tecnico della R. marina in Genova: Liguria (meno il circondario di Spezia), Piemonte, Lombardia.

Direzione delle costruzioni navali in Spezia: circondario di Spezia.

Ufficio tecnico della R. marina in Livorno: Toscana.

Direzione generale delle costruzioni navali (Ministero della marina): provincia di Roma.

Ufficio tecnico della R. marina in Terni: Umbria, Marche.

Direzione delle costruzioni navali in Napoli: Campania (meno il comune di Castellammare di Stabia), Abruzzi, Molise, Basilicata.

Sotto direzione delle costruzioni navali di Castellammare di Stabia: comune di Castellammare di Stabia.

Ufficio di vigilanza della R. marina in Palermo: Sicilia.

Direzione delle costruzioni navali di Taranto: Puglia, Calabria.

Direzione delle costruzioni navali in Venezia: Veneto, Emilia.

Sotto direzione autonoma dei lavori in Maddalena: Sardegna.

La giurisdizione delle capitanerie e degli uffici di porto è quella stabilita dal Codice per la marina mercantile e dal relativo regolamento.

Art. 8.

Relazione degli uffici governativi di vigilanza.

Gli uffici governativi di vigilanza riferiscono mensilmente al Ministero della marina il risultato delle ispezioni eseguite. Nelle relazioni sarà sempre indicato, per ogni cantiere o stabilimento, la data delle ispezioni, lo scopo, il grado di avanzamento dei lavori e se essi procedano secondo le buone regole di arte o se abbiano dato luogo a rilievi e quali.

Art. 9.

Indennità di missione a carico dei cantieri.

Nel caso che gli interessati o i loro rappresentanti riconosciuti dalla autorità marittima, debitamente avvisati, non si trovino presenti alle visite dei delegati governativi o non facciano trovar pronto il materiale da visitarsi, le indennità di missione, che in base alle disposizioni in vigore sono dovute ai detti delegati, sono poste a carico degli aventi diritto ai compensi deducendone l'ammontare nelle relative liquidazioni.

A cura degli uffici di vigilanza le capitanerie di porto sono informate delle deduzioni che debbono essere operate perchè ne possano tener debito conto.

Art. 10.

Stazza. — Verifica degli uffici governativi.

Il tonnellaggio delle navi e dei galleggianti è determinato secondo le norme in vigore sulla stazzatura e deve risultare dal certificato di stazza compilato nei modi prescritti.

La stazza è verificata dagli uffici governativi di vigilanza secondo la competenza dei rispettivi funzionari determinata in conformità delle disposizioni che regolano il servizio dei periti stazzatori. Se la stazza è riconosciuta regolare ne viene fatta dichiarazione sui relativi certificati; in caso diverso l'ufficio governativo che l'ha verificata compila un nuovo certificato riferendone al Ministero.

Sono esenti dalla verifica le stazze calcolate direttamente dagli uffici governativi.

Art. 11.

Registri di classificazione.

I certificati dei registri marittimi nazionali di classificazione dei quali le visite e le perizie siano state considerate equivalenti a quelle ufficiali, non saranno ritenuti validi, agli effetti della legge, se prima le istituzioni stesse non abbiano ottenuto nelle forme prescritte l'approvazione dei loro statuti e regolamenti tecnici ed interni.

Gli interessati, i capitani di porto ed i R. consoli all'estero potranno sempre ricorrere contro le decisioni dei registri di classificazione relative a navi ed a galleggianti che possano aspirare ai benefici della legge.

Il ricorso è rivolto al Ministero della marina che decide definitivamente sentito il Comitato per l'esame dei progetti di navi.

Art. 12.

Ordine da seguirsi nei pagamenti.
Registro delle liquidazioni.

Per stabilire l'ordine di precedenza previsto dall'articolo 18 della legge, il Ministero della marina fa risultare nei modi regolamentari la data in cui gli sono pervenute dalle capitanerie di porto le liquidazioni di pagamento.

La precedenza fra le liquidazioni giunte al Ministero nello stesso giorno è determinata dal primo capoverso del predetto art. 18.

Tutte le liquidazioni sono annotate dal Ministero in apposito registro man mano che ne è accertata la regolarità.

Art. 13.

Inscrizione degli operai alla Cassa nazionale di previdenza.

L'inscrizione alla Cassa nazionale di previdenza, degli operai addetti ai lavori che danno diritto ai benefici stabiliti dalla legge, deve aver luogo con le norme prescritte dal regolamento per l'esecuzione dell'art. 10 della legge 13 giugno 1910, n. 306.

Prima di dar corso alle liquidazioni dei compensi concernenti i lavori predetti le capitanerie di porto si assicurano, desumendo le notizie dalle proprie registrazioni o dagli atti che esse conservano, che sia stato ottemperato all'obbligo della inscrizione degli operai alla Cassa nazionale di previdenza, con l'osservanza di tutte le modalità pescritte dal regolamento.

Ove risulti che fu provveduto regolarmente agli obblighi predetti, le capitanerie ne appongono apposita dichiarazione sulle domande di pagamento dei compensi presentate dagli interessati; in caso diverso sospendono il corso delle liquidazioni riferendone al Ministero.

Parimente non sarà concesso lo scarico delle bollette relative alla temporanea importazione in franchigia consentita dalla legge per materiali esteri impiegati nei lavori di costruzione, trasformazione o riparazione se le capitanerie di porto non hanno prima accertato che il cantiere o lo stabilimento a cui profitto è rivolta la franchigia abbia ottemperato a tutte le prescrizioni relative alla inscrizione obbligatoria dei propri operai alla Cassa nazionale di previdenza.

Qualora la liquidazione dei compensi debba seguire pel tramite delle intendenze di finanza queste ultime si rivolgeranno preventivamente alle competenti capitanerie di porto per accertare che

le disposizioni relative alla iscrizione degli operai alla Cassa nazionale di previdenza siano state regolarmente osservate.

Art. 14.

Contributo alle Casse invalidi.

La ritenuta del cinque per cento che a tenore dell'art. 21 della legge deve essere operata sui compensi dovuti per le costruzioni navali destinate ai laghi, alle lagune ed ai fiumi deve essere versata alla Cassa invalidi nella cui giurisdizione è situato il cantiere o lo stabilimento che ha eseguito la costruzione.

Ove il cantiere o lo stabilimento si trovi fuori della giurisdizione delle Casse invalidi la ritenuta è versata alla Cassa invalidi più prossima al cantiere od allo stabilimento.

Quest'ultima norma è osservata anche nel caso di costruzioni commesse da stranieri a stabilimenti situati fuori della giurisdizione delle Casse invalidi.

CAPO II.

Compenso daziario e compenso di costruzione.

Art. 15.

Dichiarazione di costruzione.

Per concorrere ai compensi daziario e di costruzione degli scafi ed al compenso di costruzione delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari di bordo di cui agli articoli 2, 4 ed 8 della legge, il costruttore deve fare personalmente o per mezzo di mandatario munito di mandato speciale in forma autentica, all'ufficio circondariale di porto nella cui giurisdizione trovasi il cantiere o lo stabilimento la dichiarazione di costruzione con le modalità di cui ai seguenti articoli. Esso deve dare, inoltre, effettivo inizio ai lavori di costruzione nell'epoca stabilita con la dichiarazione.

Nel caso che il cantiere o lo stabilimento si trovi fuori della giurisdizione marittima, la dichiarazione di costruzione è fatta all'intendenza di finanza più prossima la quale si varrà degli uffici alla sua dipendenza (dogane - uffici tecnici di finanza - guardie di finanza) per gli accertamenti che, secondo il presente regolamento, sono di sua competenza.

Sotto la denominazione di costruttori sono compresi gli ingegneri navali e meccanici, i costruttori navali di 1ª e di 2ª classe, i maestri d'ascia autorizzati a tenore dell'art. 34 del Codice per la marina mercantile ed i capi degli stabilimenti dove si costruiscono macchine o caldaie per uso della navigazione od apparecchi ausiliari di bordo.

La dichiarazione deve essere fatta prima dell'inizio dei lavori e gli uffici di porto o quelli finanziari debbono rifiutarsi di ricevere dichiarazioni in ritardo.

Durante il corso dei lavori il costruttore ha facoltà di rettificare la dichiarazione di costruzione per mezzo di altre dichiarazioni alle quali sono applicabili tutte le norme prescritte dal presente capo.

Art. 16.

Dichiarazione di costruzione per gli scafi.

La dichiarazione per la costruzione degli scafi di cui all'art. 2 della legge deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) cognome, nome, paternità e domicilio del committente, ovvero denominazione della ditta o della società committente, quando la costruzione non sia eseguita dal costruttore per conto proprio;

c) denominazione o designazione provvisoria della nave per mezzo di un numero, di una lettera o di altra caratteristica che valga ad individuarla;

d) luogo e cantiere dove si eseguisce la costruzione;

e) dimensioni principali e tipo della nave;

f) natura della costruzione (se di ferro, di acciaio o di legno);

g) stazza lorda approssimativa;

h) registro presso il quale si intende di classificare la nave;

i) se il costruttore intenda avvalersi della facoltà consentita dal secondo comma del detto art. 2 della legge, circa l'importazione in franchigia da dazi di una parte dei materiali metallici di provenienza estera.

Inoltre, se trattasi di piroscafi:

k) gli stabilimenti in cui si costruiscono le macchine e le caldaie, se la loro costruzione è fatta in Italia;

l) stabilimento di costruzione o luogo di provenienza se trattasi di macchine e caldaie provenienti dall'estero.

Il costruttore all'atto della dichiarazione deve sempre dare la prova che la costruzione è fatta per conto di nazionali giustificando secondo i casi la propria nazionalità o quella del committente, salvo che si tratti di persone, ditte o società di notoria nazionalità italiana per le quali l'ufficio di porto ricevente ritenga, sotto la sua responsabilità, di poter fare sulla dichiarazione la necessaria attestazione di nazionalità.

Il costruttore deve anche presentare uno schizzo su piccola scala della sezione longitudinale della nave dal quale risulti in massima la sua sistemazione interna, nonchè una copia dei disegni di costruzione approvati dal registro nazionale di classificazione.

Art. 17.

Dichiarazione per le trasformazioni di navi allo scopo di aumentarne la stazza. — Condizione cui è subordinato il diritto al compenso.

Una dichiarazione in tutto simile a quella di cui al precedente articolo deve essere fatta dal costruttore che intende concorrere al compenso daziario per la trasformazione di una nave mercantile, che abbia per risultato di aumentarne la stazza.

Perchè le trasformazioni di navi che importano aumento di stazza conferiscano il diritto al compenso di cui all'art. 3 della legge è però necessario che le nuove strutture abbiano carattere di stabilità e non siano facilmente modificabili. L'accertamento di tali requisiti è riservato all'ufficio governativo di vigilanza il quale giudicherà anche se le costruzioni presentino la necessaria solidità in relazione al loro uso ed alla località di bordo dove sono state eseguite.

Art. 18.

Dichiarazione per la costruzione di macchine e caldaie.

La dichiarazione per la costruzione delle macchine e delle caldaie di cui all'art. 8 della legge deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) cognome, nome, paternità e domicilio del committente ovvero denominazione della ditta o della società committente, quando la costruzione non sia eseguita dal costruttore per conto proprio;

c) luogo e stabilimento dove si eseguisce la costruzione;

d) tipo delle macchine o delle caldaie;

e) denominazione e nazionalità del piroscafo al quale esse sono destinate ed anche cantiere e luogo di costruzione se in corso di costruzione;

f) forza presunta per le macchine e peso presunto per le caldaie.

Art. 19.

Dichiarazione per la costruzione di apparecchi ausiliari di bordo.

La dichiarazione per la costruzione degli apparecchi ausiliari di bordo deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) cognome, nome, paternità e domicilio del committente ovvero denominazione della ditta o della società committente, quando la costruzione non sia eseguita dal costruttore per conto proprio;

c) denominazione e natura degli apparecchi nonchè la loro destinazione, se al servizio, cioè, delle motrici o delle caldaie oppure se da impiegarsi per servizi generali di bordo;

d) denominazione e nazionalità della nave alla quale sono destinati;

e) luogo e stabilimento dove si esegue la costruzione.

Art. 20.

Disposizioni comuni a tutte le dichiarazioni di costruzione nel caso di costruzione per conto di terzi.

Qualora la costruzione degli scafi, delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari di bordo, o la trasformazione delle navi sia fatta per conto altrui, limitandosi perciò il costruttore ad essere un locatore d'opera, le dichiarazioni di cui agli articoli 16, 17, 18 e 19 devono essere fatte alla presenza del committente o dei suoi legali rappresentanti ed essere firmate da tutti gli intervenuti. Esse indicano esplicitamente, in tal caso, se i compensi debbono essere pagati al costruttore od al committente.

Art. 21.

Trascrizione delle dichiarazioni.

Gli uffici che hanno ricevuto le dichiarazioni di cui negli articoli precedenti, le trascrivono in appositi registri numerandole per ordine progressivo e per anno, e poscia le trasmettono al Ministero della marina, per mezzo delle capitanerie da cui dipendono, se trattasi di uffici circondariali di porto, per mezzo delle intendenze di finanza se si tratta di uffici finanziari.

Art. 22.

Casi nei quali non è dovuto compenso per la costruzione delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari.

Oltre che nei casi previsti dall'ultimo comma dell'art. 8 della legge i compensi per la costruzione delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari ad uso della navigazione non sono dovuti quando tali costruzioni siano destinate alle navi considerate dall'art. 10 della legge stessa, nel qual caso è invece concesso, secondo le disposizioni di quest'ultimo articolo, il trattamento della importazione in franchigia dei dazi.

Art. 23.

Determinazione della potenza delle macchine motrici.

La potenza delle macchine motrici per la navigazione è determinata come segue:

a) Apparati motori alternativi a vapore. — La potenza in cavalli indicati delle macchine alternative viene determinata rilevando i diagrammi sui cilindri con l'indicatore, in una prova della durata di tre ore da eseguirsi a mare calmo colla nave a galleggiamento tale da assicurare l'immersione completa dell'elica.

I diagrammi sono rilevati contemporaneamente in tutti i cilindri della motrici ad ogni mezz'ora, e la potenza indicata in cavalli, sulla quale si valuta il compenso, è la media risultante dalle sei serie di diagrammi (la cui prima serie deve essere rilevata mezz'ora dopo l'inizio della prova) e dal numero medio dei giri di tutta la durata della prova, rilevato da un contagiri continuo.

Durante la prova non è permessa alcuna variazione di andatura e le macchine debbono agire a tutta forza con una pressione nelle caldaie non superiore a quella stabilita nel certificato d'iscrizione del registro nel quale la nave è stata classificata; e ciò deve risultare dall'apposito diagramma del manometro autoregistratore che deve essere provveduto e fatto sistemare a bordo a cura dell'ufficio di vigilanza.

Durante la prova il funzionamento delle caldaie deve essere sempre a tirare naturale, e l'uso dei ventilatori è solo ammesso quando torni conveniente per la ventilazione delle camere delle caldaie stesse; però in tal caso deve risultare nulla la pressione effettiva dell'aria in dette camere, come se le caldaie funzionassero completamente all'aperto.

Nel caso speciale poi di caldaie costruite per funzionare col sistema Howden, cioè con « retarders » nell'interno dei tubi scaldatori, e con ventilatori e condotte per la insufflazione dell'aria per la combustione, nei condotti dell'aria calda vicino alle porte dei ceneravi è permessa una pressione d'aria di mm. 20 misurata in colonna di acqua. Alla prova predetta deve assistere un delegato dell'ufficio di vigilanza governativo, il quale, oltre ad assicurarsi dell'esattezza circa il rilievo dei diagrammi e dei calcoli fatti, deve osservare che il funzionamento di tutto l'apparato motore sia regolare.

Nel caso che durante la prova si manifestassero inconvenienti, pei quali essa dovesse essere sospesa per più di mezz'ora, il periodo di tre ore deve computarsi dal momento della ripresa della prova stessa. Però se il delegato governativo che assiste alla prova, constati che gli inconvenienti successi, per quanto momentaneamente riparabili, lasciano dubbio su un perfetto funzionamento a tutta forza dell'apparato motore, sospenderà la prova, che sarà ripetuta quando la ditta costruttrice dichiarerà di avere eliminati completamente tutti gli inconvenienti riscontrati, dopo essersene assicurata anche con prove per conto proprio.

Qualora in avvenire fossero adottati nuovi sistemi per il funzionamento delle caldaie, e queste risultassero costruite solo per agire con tali sistemi, spetta al Ministero della marina, sentito il Comitato per l'esame dei progetti di navi, di stabilire le condizioni di funzionamento nella prova per la determinazione della potenza indicata degli apparati motori alternativi a vapore.

b) Apparati motori a turbine pei quali è possibile sistemare a bordo il torsiometro. — Per detti apparati motori deve procedersi alla taratura a terra dell'asse o degli assi sui quali a bordo sarà sistemato il torsiometro.

La taratura ha lo scopo di stabilire il modulo di elasticità trasversale G del materiale del quale l'asse è costituito. Si ricava il valore del modulo di elasticità G del materiale colla formula fondamentale della torsione:

$$O^\circ = \frac{Mt \times L}{G \times J} \text{ dove:}$$

O° = l'angolo di torsione ottenuto
Mt = momento torcente che ha prodotto l'angolo O°
L = lunghezza utile di asse compressa fra i due apparecchi la cui differenza delle indicazioni dà l'angolo O°
J = momento d' inerzia polare della sezione dell'asse.

Col valore ottenuto di G viene determinata la potenza cavalli-asse colla formula:

$$Mt \times \frac{2 \times \pi}{60 \times 75} \times \text{num. di giri}$$

calcolando il valore di Mt colla formula precedente:

$$Mt = \frac{O^\circ \; G \; J}{L}$$

nella quale il valore di O° è l'angolo rilevato dal torsiometro di bordo e corrispondente al numero dei giri per i quali si calcola la potenza.

Il valore G è determinato con un numero di osservazioni ritenuto sufficiente; e del procedimento seguito viene compilato apposito verbale che deve essere unito ai documenti per la liquidazione del compenso dell'apparato motore a turbina.

La prova della durata di tre ore, per la determinazione della forza motrice, è fatta a tutta forza, rilevando ogni mezz'ora l'angolo di torsione O° e il corrispondente numero di giri. La potenza sarà calcolata in base alla media delle indicazioni fornite dal torsiometro ed al numero medio di giri rilevato da un contagiri continuo.

Circa la regolarità della prova e circa il funzionamento delle caldaie, valgono le norme precedentemente dette per le motrici a vapore alternative.

c) Apparati motori a turbina pei quali a bordo non è possibile sistemare il torsiometro. Apparati motori a combustione interna. Apparati motori a scoppio. — Per i detti apparati motori si rilevano, a terra, i dati necessari per poter dedurre dal numero dei giri rilevati a bordo la potenza in cavalli-asse.

Il motore, perciò, deve essere fatto funzionare in officina a diverse andature, per ognuna delle quali viene rilevata la forza sviluppata in cavalli-asse. Per questi rilievi viene fatto uso esclusivamente del freno debitamente applicato al motore. Con i risultati ottenuti in officina è tracciata una curva le cui ascisse sono il numero dei giri e le ordinate le forze in cavalli-asse. Da detta curva, in base al numero dei giri rilevati a bordo, si ottiene la potenza in cavalli-asse corrispondente.

Le esperienze da farsi a diverse andature debbono essere in numero sufficiente per poter stabilire una curva tale da dare pieno affidamento per lo scopo al quale è destinata.

Il motore deve funzionare per non meno di mezz'ora per ogni andatura, ed il corrispondente numero dei giri e potenza sviluppata sono determinati dalla media di un certo numero di osservazioni fatte durante tale periodo di tempo.

Il funzionamento del motore durante detti rilievi deve essere continuo e senza interruzioni, e, in caso di inconvenienti che obblighino al suo arresto, possono, a criterio del delegato governativo, essere ricominciate tutte le osservazioni.

A bordo, la prova per la determinazione del numero dei giri è della durata di tre ore, ed eseguita a tutta forza, rilevandosi ogni 15 minuti il numero dei giri. La forza in cavalli-asse, ricavata dalla curva in corrispondenza della media dei 12 rilevamenti fatti, è quella sulla quale deve liquidarsi il compenso.

Delle operazioni eseguite in officina per ottenere la citata curva, deve compilarsi apposito verbale corredato dalla curva stessa da unirsi ai documenti per la liquidazione del compenso.

Circa la regolarità della prova, valgono le norme stabilite per gli altri motori.

Art. 24.

Macchine motrici per la navigazione destinate a navi estere.

La forza in cavalli delle macchine motrici per la navigazione costruite isolatamente per navi mercantili estere è determinata con le stesse prove di cui al precedente articolo da eseguirsi con le medesime modalità.

Qualora però le prove debbano seguire all'estero, il Ministero della marina vi fa assistere a richiesta ed a spese dei costruttori un proprio delegato al quale sono conferite tutte le facoltà che il presente regolamento attribuisce ai funzionari degli uffici governativi di vigilanza.

Art. 25.

Determinazione del peso delle caldaie delle macchine motrici.

Il peso delle caldaie di macchine motrici deve essere determinato a lavorazione compiuta nello stabilimento di costruzione, prima della sistemazione a bordo, mediante pesatura da farsi in presenza del delegato dell'ufficio governativo di vigilanza al quale spetta di rilasciare il certificato dei pesi parziali e totale da lui accertati.

Nel peso delle caldaie viene compreso quello degli accessorî - purchè nuovi - come spranghe di graticola, rubinetti misuratori, manometri, valvole di sicurezza, valvole di presa di vapore, valvole di alimentazione, ecc., nonchè il peso dei fumaiuoli e delle casse a fumo purchè siano parimente nuovi.

Qualora le caldaie destinate allo stesso apparato motore siano più d'una, ma tutte uguali, il peso accertato per una sola di esse può valere anche per le altre.

Mancando nello stabilimento di costruzione i mezzi necessari alla pesatura della caldaia intera, il peso complessivo sarà determinato mediante la pesatura diretta delle varie parti principali e degli accessorî di essa.

Non è ammessa la determinazione, mediante calcoli, del peso delle caldaie e degli accessorî.

Art. 26.

Determinazione della forza o del peso degli apparecchi ausiliari.

La forza in cavalli indicati od in cavalli-asse degli apparecchi ausiliari facenti parte integrante delle macchine motrici a vapore è accertata direttamente, sia con rilievo dei diagrammi sia con apposito istrumento che ne sia riconosciuto atto all'ufficio governativo di vigilanza.

La possibilità o meno di procedere col metodo diretto alla determinazione della forza è lasciata al giudizio esclusivo dell'ufficio predetto il quale, in caso negativo, fa apposita annotazione nel certificato che deve rilasciare e procede alla determinazione voluta nel modo che stima più conveniente.

Il peso degli apparecchi ausiliari considerati come accessorî delle caldaie delle macchine motrici e di quelli per usi generali di bordo è determinato mediante pesatura prima della loro sistemazione a bordo. Per questi apparecchi non è ammessa la determinazione del peso teorico.

Le operazioni di cui al presente articolo debbono essere eseguite in presenza del delegato dell'ufficio governativo di vigilanza al quale spetta di rilasciare i certificati per la liquidazione dei compensi.

Art. 27.

Documenti per il pagamento dei compensi daziario e di costruzione degli scafi.

Per ottenere il pagamento dei compensi daziario e di costruzione degli scafi debbono essere presentati alla competente capitaneria di porto od intendenza di finanza i seguenti documenti:

a) istanza della persona che ha diritto ai compensi, sulla quale la capitaneria o l'intendenza appone la dichiarazione di cui all'art. 13 relativa alla inscrizione degli operai del cantiere alla Cassa nazionale di previdenza;

b) progetto di liquidazione nel quale i due compensi, daziario e di costruzione, debbono essere calcolati separatamente; su tale liquidazione la capitaneria o l'intendenza farà risultare il tipo e la denominazione della nave, il materiale di costruzione, la stazza lorda in tonnellate, il luogo e la data del varo, il costruttore, l'ammontare dei compensi effettivamente dovuti, l'avvenuta inscrizione della nave nelle matricole delle navi mercantili nazionali e la persona o la ditta alla quale i compensi spettano.

Nel caso che i compensi spettino al costruttore e sia ritardata per cause da lui indipendenti l'inscrizione della nave nelle matricole delle navi nazionali, è sufficiente, agli effetti del pagamento dei compensi, la dichiarazione che la nave è munita di passavanti provvisorio o che essa è tuttora di proprietà di nazionali.

Quest'ultima dichiarazione di proprietà è anche apposta sulle liquidazioni concernenti le draghe, i rimorchiatori pontati e le navi dei laghi, delle lagune e dei fiumi, che non devono essere inscritte nelle matricole tenute dalle capitanerie di porto;

c) copia del certificato di stazza debitamente controllato;

d) duplicato o copia del certificato di classificazione rilasciato dal competente registro;

e) certificato del competente ufficio governativo di vigilanza, dal quale risulti se la costruzione è stata fatta con buoni materiali e secondo le buone regole d'arte, ed inoltre se sia stata impiegata una quantità di materiale di provenienza estera eccedente, in peso, sia il quarto del materiale complessivo occorso per la costruzione, sia 120 chilogrammi per ogni tonnellata di stazza lorda.

Art. 28.

Documenti per il pagamento del compenso daziario sul maggior tonnellaggio dovuto alla trasformazione delle navi.

Per il pagamento del compenso daziario sul maggiore tonnellaggio delle navi dovuto alla loro trasformazione, sempre che questa risponda alla condizione di cui al secondo comma dell'art. 17, debbono essere presentati i documenti indicati nel precedente articolo con l'aggiunta della copia del certificato di stazza immediatamente anteriore alla trasformazione.

Art. 29.

Documenti per il pagamento del compenso di costruzione delle motrici per la navigazione.

Per il pagamento del compenso di costruzione delle macchine motrici per la navigazione debbono essere presentati alla competente capitaneria di porto od intendenza di finanza i seguenti documenti:

a) istanza della persona che ha diritto al compenso, sulla quale la capitaneria o l'intendenza appone la dichiarazione di cui all'art. 13, relativa alla inscrizione degli operai dello stabilimento alla Cassa nazionale di previdenza;

b) progetto di liquidazione, nel quale la capitaneria o l'intendenza indica il piroscafo in cui le macchine sono state poste e la persona alla quale il compenso è dovuto;

c) esemplare del processo verbale comprovante il tipo della macchina e la forza in cavalli, compilato in base alle prove di cui al precedente art. 23.

Nel caso che la prova della macchina segua all'estero, il processo verbale, redatto secondo quanto dispone l'art. 24, è vidimato dall'autorità consolare italiana;

d) disegno rappresentante le serie dei diagrammi rilevati durante la prova e diagramma rilevato col manometro registratore continuo, per gli apparati motori alternativi a vapore;

e) un certificato dell'ufficio governativo di vigilanza, comprovante che la costruzione è stata fatta con buoni materiali e secondo le buone regole d'arte e da cui risulti inoltre il peso accertato complessivo delle motrici e l'elenco e il peso degli strumenti o delle parti importate dall'estero impiegate nella costruzione. In questo elenco gli strumenti, le parti di speciale fabbricazione che non siano di corrente produzione in Italia e quelle che sono coperte da brevetto di privativa, sono riepilogate separatamente da tutte le altre.

Art. 30.

Riduzione del compenso di costruzione per l'impiego di parti di macchina esistente.

Allorchè nella costruzione di un apparato motore per la navigazione sia utilizzata qualche parte di altro motore già esistente, il compenso di costruzione calcolato in ragione della forza sviluppata e rapportato all'unità di peso viene ridotto della quota proporzionale al peso delle parti già costruite che sono utilizzate. Tale riduzione è applicata indipendentemente dall'altra di cui all'art. 9 della legge nel caso che la parte utilizzata provenga dall'estero.

Art. 31.

Documenti per il pagamento del compenso di costruzione delle caldaie.

Il pagamento del compenso di costruzione delle caldaie di macchine motrici ha luogo in seguito alla presentazione dei seguenti documenti alla competente capitaneria di porto od intendenza di finanza:

a) istanza della persona che ha diritto al compenso sulla quale la capitaneria o l'intendenza appone la dichiarazione di cui all'art. 13 relativa alla inscrizione degli operai dello stabilimento alla Cassa nazionale di previdenza;

b) progetto di liquidazione sul quale la capitaneria o l'intendenza di finanza indica a bordo di qual piroscafo le caldaie sono state sistemate e la persona alla quale il compenso è dovuto;

c) dichiarazione del peso delle caldaie e degli accessori firmata dal direttore dello stabilimento o dalla persona che le ha costruite; questa dichiarazione può essere inclusa nella domanda di pagamento dei compensi quando questi spettino allo stesso costruttore;

d) certificato dell'ufficio governativo di vigilanza dal quale risulti che la costruzione è stata fatta con buoni materiali e secondo le buone regole d'arte e venga confermato il peso delle caldaie accertato a norma del precedente art. 25;

e) certificato dell'ufficio governativo di vigilanza, che può essere riunito al precedente, dal quale risulti l'elenco ed il peso degli strumenti o delle parti importate dall'estero impiegate nella costruzione. Nell'elenco, gli strumenti, le parti di speciale fabbricazione che non sono di corrente produzione in Italia e quelle che sono coperte da brevetto di privativa debbono essere riepilogate separatamente dalle altre.

Art. 32.

Documenti per il pagamento del compenso di costruzione degli apparecchi ausiliari di bordo.

Per il pagamento del compenso di costruzione degli apparecchi ausiliari di bordo debbono essere presentati alla competente capitaneria di porto od intendenza di finanza i seguenti documenti:

a) istanza della persona che ha diritto al compenso sulla quale la capitaneria o l'intendenza appone la dichiarazione di cui all'art. 13 relativa alla inscrizione degli operai dello stabilimento alla Cassa nazionale di previdenza;

b) progetto di liquidazione sul quale la capitaneria o l'intendenza accerta la natura ed il tipo dell'apparecchio, la sua destinazione, cioè se al servizio ausiliario delle motrici o delle caldaie o per usi generali di bordo, la nave mercantile sulla quale è stato collocato, l'ammontare del compenso e la persona alla quale esso è dovuto;

c) dichiarazione del direttore dello stabilimento di costruzione o della persona che li ha costruiti dal quale risulti la forza in cavalli o il peso degli apparecchi secondo che essi servano alle motrici oppure alle caldaie od ai servizi generali di bordo. Tale dichiarazione può essere inclusa nella domanda di liquidazione del compenso quando questo sia dovuto allo stesso costruttore;

d) certificato dell'ufficio governativo di vigilanza che confermi l'accertamento della forza o del peso degli apparecchi e comprovi che la costruzione è stata fatta con buoni materiali e secondo le buone regole d'arte;

e) certificato dell'ufficio governativo di vigilanza che può essere riunito al precedente dal quale risulti l'elenco ed il peso degli strumenti o delle parti importate dall'estero impiegate nella costruzione. Tale elenco viene ripartito come alla lettera *e*) del precedente articolo 31.

Art. 33.

Registro del peso dei materiali impiegati nella costruzione.

Per il rilascio dei certificati di cui alla lett. *e*) degli articoli 27, 29, 31 e 32 il costruttore deve tenere, per ogni costruzione, un registro nel quale annoterà il peso di tutti gli oggetti finiti fabbricati con materiale nazionale o nazionalizzato man mano che sono messi in opera. In tale registro sarà fatto risultare particolarmente la provenienza degli oggetti, se cioè essi siano di provenienza nazionale o se di provenienza estera, ma nazionalizzati o fabbricati con materiale estero pure nazionalizzato. Il registro, a costruzione ultimata, dovrà essere consegnato, insieme a quello dei pesi degli oggetti fabbricati con materiale estero importato temporaneamente in franchigia del quale tratta l'articolo 75 in riguardo della costruzione degli scafi, all'ufficio governativo di vigilanza al quale spetta di compilare

i certificati predetti previo accertamento della esattezza delle indicazioni che risultano dal registro.

Art. 34.

Riduzione dei compensi in base all'art. 9 della legge.

Agli effetti dell'art. 9 della legge è riservato agli uffici governativi di vigilanza di determinare all'atto del rilascio dei certificati di cui alle lettere e) degli articoli 29, 31 e 32, quali siano i materiali grezzi e gli strumenti e le parti di speciale fabbricazione che non sono considerate di corrente fabbricazione in Italia e che danno luogo alla riduzione od alla perdita del compenso di costruzione delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari.

Gli uffici governativi di vigilanza nelle loro determinazioni debbono tener conto delle condizioni ordinarie dell'industria nazionale senza riguardi alle difficoltà momentanee in cui possono trovarsi gli stabilimenti di produzione per effetto degli impegni contrattuali già assunti.

Per il periodo di due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, le lamiere piane, semplicemente rifilate, per la costruzione delle caldaie, saranno sempre considerate come materiale grezzo. Tale disposizione potrà essere prorogata dal Ministero della marina, previo parere del Comitato per l'esame dei progetti di navi in relazione alle condizioni della industria siderurgica nazionale al termine di detto periodo.

Ove nasca contestazione col costruttore nella determinazione che precede, spetta al Ministero della marina di decidere definitivamente, sentito, ove occorra, il Comitato per l'esame dei progetti di navi.

Art. 35.

Apparecchi ausiliari per servizi generali di bordo.

Sotto la denominazione di apparecchi ausiliari non assegnati all'apparato motore e quindi destinati ad usi generali di bordo si comprendono i verricelli, le gru per alzare le merci, gli argani per salpare le àncore, i distillatori, le pompe d'incendio e di esaurimento, le pompe idrauliche e per comprimere aria, i ventilatori, le macchine per la manovra del timone, i frigoriferi, le macchine per far ghiaccio, gli eiettori, le pompe ausiliarie di circolazione, le macchine per alzare le ceneri, le caldaie ausiliarie, gli apparati di disinfezione e simili qualunque sia la specie della forza motrice usata per azionarli.

Vi si comprendono altresì gli apparecchi stabiliti a bordo per la produzione, trasformazione, trasmissione ed utilizzazione della forza elettro motrice - per scopi necessari alla navigazione od utili al commercio, per l'illuminazione interna ed esterna della nave e per meccanismi secondari della nave stessa, come ventilatori, elevatori, macchine utensili, ecc.

Art. 36.

Apparecchi ausiliari facenti parte integrante delle macchine motrici a vapore.

Sono apparecchi ausiliari di bordo da considerarsi come facenti parte integrante delle motrici principali a vapore, le pompe principali di circolazione, le pompe d'aria, le pompe di sentina, i condensatori ausiliari e simili, sempre quando siano mossi da motrici proprie.

Il compenso di costruzione a cavallo indicato è corrisposto per tali apparecchi anche nel caso che essi siano sistemati in sostituzione od in aggiunta di altri esistenti a bordo.

Art. 37.

Apparecchi ausiliari accessorî delle caldaie.

Apparecchi ausiliari da considerarsi come accessorî delle caldaie delle macchine motrici sono: le pompe principali di alimentazione quando non sono mosse dalle motrici principali, le pompe ausiliarie di alimentazione, le pompe per naftetine, gli evaporatori, i riscaldatori dell'acqua di alimentazione, i circolatori di acqua nelle caldaie, i depuratori dell'acqua di alimentazione delle caldaie e simili.

Il compenso di costruzione per questi apparecchi è dovuto anche nel caso che essi vengano sostituiti ad apparecchi già esistenti od aggiunti a caldaie che ne erano prive.

Art. 38.

Apparecchi ausiliari che non danno diritto a compenso.

Sono apparecchi ausiliari da considerarsi come accessorî indispensabili degli scafi e delle macchine, e perciò non aventi diritto ad alcun compenso di costruzione, i viradori delle macchine principali, le messe in moto delle macchine principali, i regolatori del moto delle macchine principali, gli agghiacci ed i maneggi del timone, gli argani a braccia, i verricelli a braccia, le pompe a braccia, le gru ordinarie per alzare le lancie, le gru girevoli per le àncore, i pic di carico, gli apparecchi di allagamento e di esaurimento (consistenti in valvole Kingston, valvole di allagamento e di esaurimento, valvole di sicurezza per i Kingston e per gli eiettori) e simili.

Art. 39.

Obbligo di presentazione dei contratti di costruzione.

Quando la costruzione degli scafi, delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari sia stata eseguita per conto altrui, sicchè il costruttore si sia limitato ad essere un locatore d'opera ed il compenso debba essere pagato al committente, ai documenti indicati negli articoli 27, 28, 29, 31 e 32, deve essere aggiunta una copia autentica del contratto di costruzione.

La copia autentica del contratto deve essere parimente aggiunta quando si tratti di costruzioni, commesse da Amministrazioni governative o ad esse destinate, le quali in base agli articoli 6 ed 8 della legge non escludano dal diritto ai compensi.

Art. 40.

Restituzione dei compensi daziario e di costruzione pagati per navi che non hanno conservato l'inscrizione nei registri di classificazione nazionali.

All'inizio di ogni esercizio finanziario il Ministero della marina compila un prospetto dei compensi daziario e di costruzione degli scafi pagati in base alla legge durante il quinquennio precedente per effetto della costruzione o della trasformazione di navi e della costruzione di draghe e di rimorchiatori pontati, e lo trasmette ai registri di classificazione nazionali che hanno rilasciato i certificati che servirono per il pagamento dei compensi.

I registri di classificazione verificano se le navi, le draghe ed i rimorchiatori pontati hanno conservato l'inscrizione prescritta dall'art. 5 della legge riferendo al Ministero della marina il risultato delle loro indagini, e qualora risulti che taluna delle costruzioni non abbia conservato l'iscrizione il Ministero invita i proprietari rispettivi a versare nelle casse dello Stato entro il termine di trenta giorni l'ammontare dei compensi pagati.

Non ottemperando i proprietari allo invito, il Ministero procede agli atti necessari per ottenere la restituzione delle somme, sospendendo anche se conveniente l'esercizio delle navi e dei galleggianti.

L'inscrizione ai registri di classificazione deve essere conservata secondo le norme prescritte nei rispettivi regolamenti debitamente approvati giusta il precedente art. 11.

Art. 41.

Restituzione dei compensi di costruzione pagati per navi che vengono tolte dalla navigazione.

In modo analogo a quello stabilito dal precedente articolo il Ministero della marina accerta che le navi mercantili per le quali furono pagati durante il quinquennio antecedente i compensi di costruzione in base alla legge, non siano state tolte dalla navigazione e desti-

nate ai servizi contemplati nel primo comma dell'art. 7 della legge stessa senza che dai proprietari siano stati restituiti all'erario i compensi pagati.

Ove risulti che taluna delle navi sia stata destinata ai servizi predetti e sia inscritta nei registri dei galleggianti munita di licenza d'esercizio o di concessione, senza che abbia avuto luogo la restituzione dei compensi, il Ministero della marina invita i proprietari a versare, entro trenta giorni, l'importo dei compensi pagati.

Non effettuandosi il versamento nel termine prescritto il Ministero inizia gli atti per il ricupero dei compensi, sospendendo anche, se conveniente, l'esercizio dei galleggianti.

Il presente articolo non è applicabile alle draghe ed ai rimorchiatori pontati.

Art. 42.

Protezione indiretta dell'industria della costruzione dei galleggianti.

I galleggianti di provenienza estera che sono soggetti a dazio di entrata, giusta le disposizioni della tariffa dei dazi doganali, non possono essere ammessi al servizio interno dei porti, delle rade, dei laghi, dei fiumi e dei fossi navigabili se non siano stati sottoposti alle prescritte formalità doganali.

Gli uffici di porto e le altre autorità cui spetta la sorveglianza sui detti galleggianti non rilascieranno le licenze per il loro esercizio, nè procederanno alla loro inscrizione negli appositi registri, se non saranno loro presentate le bollette doganali comprovanti il pagamento del dazio.

Le precedenti disposizioni sono applicabili anche ai galleggianti che provengono dalla trasformazione di navi estere già addette alla navigazione alle quali si riferisce il 2° comma dell'art. 7 della legge.

CAPO III.

Compenso di riparazione.

Art. 43.

Dichiarazione di riparazione.

Per conseguire il compenso di riparazione previsto dall'art. 14 della legge gli interessati debbono fare personalmente, o per mezzo di mandatario munito di mandato speciale in forma autentica, all'ufficio circondariale di porto nella cui giurisdizione trovasi il cantiere o lo stabilimento che esegue i lavori o che provvede gli oggetti di dotazione e di ricambio, secondo i casi, la dichiarazione di riparazione o quella di costruzione o di fornitura di oggetti di dotazione e di ricambio. Essi debbono inoltre intraprendere effettivamente i lavori nell'epoca da essi stabilita con la dichiarazione.

Nel caso che il cantiere o lo stabilimento si trovi fuori della giurisdizione di un ufficio di porto valgono le norme del secondo comma dell'art. 15.

La dichiarazione deve essere fatta da chi esegue i lavori o le forniture alla presenza dell'armatore, o in sua assenza del capitano della nave, il quale pure sottoscrive la dichiarazione. La presenza dell'armatore o del capitano non è indispensabile allorchè si tratta di navi estere.

La dichiarazione può essere fatta anche dal solo armatore quando i materiali da impiegarsi nelle riparazioni o gli oggetti di dotazione e di ricambio siano direttamente provveduti da lui ed a lui spetti il compenso.

Art. 44.

Casi nei quali non è dovuto il compenso di riparazione.

Il compenso di riparazione non è dovuto:

per lavori di aggiunte e modificazioni allo scafo, all'apparato motore ed ai loro accessori, dovendosi intendere per lavori di riparazione solamente quelli fatti per conservare in buono stato le varie parti della nave come furono costruite, a meno che si tratti di aggiunte e di modificazioni dirette ad evitare il ripetersi di avarie sofferte in navigazione, nel quale caso il compenso di riparaz pure dovuto;

per lavori di riparazione e per le costruzioni e fornit getti di dotazione e di ricambio eseguite da officine e di tuati sulle calate dei porti e considerati in zona estera agu della legge doganale salvo quanto dispone il successivo art. 45

per oggetti di dotazione e di ricambio destinati a navi che non si trovino nei porti dello Stato, e per quelli, non costruiti in Italia, forniti a navi estere non addette al trasporto di passeggieri.

Art. 45.

Riparazioni eseguite da officine situate in zona estera.

Nel caso che i lavori di riparazione o la costruzione e la fornitura di oggetti di dotazione e di ricambio siano eseguiti da officine o da depositi situati sulle calate dei porti, considerate in zona estera agli effetti della legge doganale, il compenso di riparazione sarà concesso solo quando, in seguito ad una vigilanza permanente sulle officine o sui depositi o per mezzo dell'apposizione di un marchio di riconoscimento, sia data la prova che furono impiegati nei lavori o nelle forniture esclusivamente materiali nazionali o nazionalizzati.

La vigilanza permanente sarà effettuata, a richiesta ed a spese degli interessati, dalla dogana la quale, a lavori od a forniture compiute, rilascierà una dichiarazione comprovante l'adempimento della condizione di cui al precedente capoverso.

L'apposizione del marchio di riconoscimento è pure affidata alla dogana, ed in questo caso l'ufficio governativo di vigilanza, al quale spetta l'accertamento del peso per il calcolo del compenso, si assicurerà, sia durante la vigilanza sui lavori, sia a lavori ed a forniture ultimati, che siano stati impiegati esclusivamente materiali preventivamente sottoposti al marchio della dogana.

Il Ministero della marina, d'accordo con quello delle finanze, può disporre che gli accertamenti che dovessero eseguirsi nelle officine circa il numero, il peso e la destinazione del materiale nazionale o nazionalizzato inviato a bordo delle navi siano fatti dalla dogana alla quale è affidata la vigilanza permanente agli effetti doganali o l'apposizione del marchio di riconoscimento. In tal caso l'ufficio governativo di vigilanza, sulla base degli accertamenti fatti dalla dogana nelle officine, procede all'ulteriore constatazione a bordo sull'effettivo impiego del materiale.

Art. 46.

Forma della dichiarazione di riparazione e della dichiarazione di costruzione o fornitura di oggetti di dotazione e di ricambio.

La dichiarazione di cui all'art. 43, deve indicare:

1° per le riparazioni agli scafi, alle macchine, alle caldaie ed agli apparecchi ausiliari:

a) cognome, nome e paternità della persona che eseguisce le riparazioni;

b) luogo dove le riparazioni sono eseguite e se sia situato oppur no in zona considerata estera;

c) tipo, denominazione, luogo e data del varo, nazionalità ovvero compartimento marittimo di iscrizione e numero di matricola della nave; e per le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari anche il luogo dove furono costruiti;

d) descrizione sommaria dei lavori;

e) data in cui i lavori debbono essere incominciati;

2° per la costruzione o la fornitura degli oggetti di dotazione e di ricambio;

a) cognome, nome e paternità della persona che eseguisce la costruzione o la fornitura;

b) luogo dove le dette operazioni sono effettuate e se sia situato oppur no in zona considerata estera;

c) tipo, denominazione, luogo e data del varo, nazionalità ovvero compartimento marittimo di inscrizione e numero di matricola della nave alla quale gli oggetti sono destinati;

d) numero e qualità degli oggetti da costruirsi o da for-

lata in cui la costruzione deve essere incominciata, o deve
o la fornitura.

chiarazione indica esplicitamente la persona alla quale il
mpenso è dovuto e deve essere corredata da una distinta particolareggiata dei lavori, per uso dell'ufficio governativo di vigilanza, dalla quale risulterà, se del caso, il luogo di ormeggio della nave.

Gli uffici che hanno ricevuto la dichiarazione ne danno immediatamente avviso al competente ufficio governativo di vigilanza (ufficio tecnico della R. marina, direzione e sotto direzione delle costruzioni navali) comunicandogli anche la distinta particolareggiata dei lavori, a meno che essi stessi non debbano provvedere direttamente alla vigilanza a senso dell'art. 3 del presente regolamento.

Nel caso che i lavori o le forniture siano fatte in officine o da depositi situati sulle calate dei porti considerate zona estera, gli uffici predetti ne informano anche la dogana.

Art. 47.

Termine per la presentazione delle dichiarazioni.

La dichiarazione deve essere presentata agli uffici di porto prima che abbiano principio le riparazioni o le forniture, e con sufficiente anticipazione perchè l'ufficio governativo di vigilanza possa averne comunicazione ed accertare preventivamente, mediante sopraluoghi, il vero bisogno delle riparazioni, delle costruzioni e delle forniture indicate nella dichiarazione stessa.

In caso di urgenza la distinta particolareggiata dei lavori che accompagnata la dichiarazione può essere presentata direttamente all'ufficio governativo di vigilanza, purchè in tempo perchè ne possa essere accertata preventivamente la necessità; ma contemporaneamente deve essere fatta all'ufficio di porto la prescritta dichiarazione, nella quale, oltre essere riassunti i lavori indicati nelle varie distinte, deve anche accennarsi alla contemporanea consegna delle distinte all'ufficio di vigilanza. Quando per una causa qualunque indipendente dagli uffici governativi di vigilanza le dichiarazioni o le distinte siano loro pervenute dopo l'inizio dei lavori in modo che non sia loro possibile di eseguire gli accertamenti sopra detti, essi si astengono da ogni sorveglianza informando gli interessati che non potranno ottenere il rilascio dei documenti necessari per concorrere al compenso.

Se per causa di partenza del bastimento le riparazioni o le forniture non fossero condotte a termine, per poterle continuare al ritorno deve essere presentata una nuova dichiarazione riflettente i lavori o le forniture ancora da eseguirsi corredata dalla relativa distinta particolareggiata, per uso degli uffici di vigilanza.

Art. 48.

Registrazione delle dichiarazioni.

Gli uffici che hanno ricevuto le dichiarazioni le trascrivono in un registro numerandole per ordine progressivo annuale, e poscia le trasmettono immediatamente al Ministero della marina per mezzo delle capitanerie o delle intendenze di finanza dalle quali essi dipendono.

Art. 49.

Vigilanza sulle riparazioni e sulle forniture.

Oltre all'accertamento preventivo di cui all'art. 47 gli uffici di vigilanza fanno eseguire frequenti ispezioni ai lavori per verificare la qualità e la quantità del materiale metallico impiegato, e ne tengono nota per la dichiarazione da apporsi sui certificati di cui alla lettera c) dell'art. 53.

La collaudazione definitiva dei lavori di riparazione o di costruzione degli oggetti di dotazione e di ricambio, anche se già verificati in officina, è fatta a bordo colla scorta delle bollette doganali di esportazione che fossero state rilasciate o con quei mezzi o documenti che i delegati dell'ufficio di vigilanza ritengono più convenienti.

I materiali collocati a posto per le riparazioni non possono esser dipinti, nè in alcun modo coperti con vernice od altro, se non dopo avvenuta la collaudazione a bordo.

Quando si tratti della sola fornitura di oggetti di dotazione e di ricambio, l'accertamento del numero, della specie e del peso di tali oggetti è eseguito, in via preliminare, a terra al momento in cui deve esserne effettuato l'imbarco ed è poi compiuto definitivamente a bordo, colla scorta delle bollette doganali di esportazione.

Sulle bollette doganali di esportazione i delegati alla vigilanza fanno una annotazione di scarico delle quantità di materiali imbarcate; gli altri documenti accennati nel presente articolo sono annullati, dopo la verifica, dai delegati stessi.

Art. 50.

Oggetti di dotazione e di ricambio.

Sono oggetti di dotazione e di ricambio quelli indicati nel regolamento approvato con R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671, che stabilisce gli attrezzi, corredi ed istrumenti di cui debbono essere muniti i bastimenti mercantili per le navi addette al trasporto dei passeggieri, anche quelli di cui le medesime debbono esser fornite sia a senso del regolamento 10 luglio 1901, n. 357, per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, sia in base alle disposizioni regolamentari vigenti, o che potranno esser emanate, sul trasporto dei passeggeri in genere.

Sono esclusi peraltro gli oggetti di fabbricazione nazionale compresi sotto la denominazione di apparecchi ausiliari, di cui agli articoli 35, 36 e 37 del presente regolamento pei quali è concesso il compenso di costruzione.

Art. 51.

Prime foderature e prime provviste.

Le prime foderature di carena delle navi in legno e le prime provviste di oggetti di dotazione e di ricambio fatte a navi che ne erano prive all'epoca della costruzione, non danno diritto al compenso di cui nel presente capo se per quelle navi fu pagato il compenso daziario comprendendo questo compenso anche quello relativo ai lavori ed alle provviste predette.

Il compenso di riparazione è concesso invece, in tali casi, quando le prime foderature di carena e le prime forniture riflettano navi per le quali il compenso daziario non fu pagato.

Art. 52.

Peso dei materiali impiegati nei lavori. Cali di lavorazione.

Il compenso per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni e nella costruzione degli oggetti di dotazione e di ricambio è valutato sul peso netto dei materiali finiti di lavorazione aumentato del calo di lavorazione.

Per calo di lavorazione si intende il materiale effettivamente perduto nella lavorazione e non ricuperabile sotto nessuna forma.

I cali da portarsi in aggiunta ai pesi netti dei pezzi lavorati sono i seguenti:

Pezzi fusi di ghisa 6 0[0, del peso del pezzo finito;
Pezzi fusi di acciaio 15 0[0, id.;
Pezzi fusi di bronzo 5 0[0, id.
Pezzi fucinati:
da kg. 1 a kg. 50, 6 0[0, del peso del pezzo finito;
da kg. 51 a kg. 100, 9 0[0, id.;
da kg. 101 a kg. 500, 13 0[0, id.;
da kg. 501 a kg. 1000, 20 0[0, id.;
da kg. 1001 a kg. 2000, 25 0[0, id.;
da kg. 2001 a kg. 4000, 32 0[0, id.;
da kg. 4001 ed oltre, 35 0[0, id.
Lamiere e verghe, 5 0[0, id.

Tubi di rame, 1 0[0, del peso del pezzo finito.
Tubi di ferro, 1 0[0, id.
Tubi di piombo, 1 0[0, id.

Per gli oggetti di dotazione e di ricambio semplicemente forniti, dei quali cioè non sia stata precedentemente dichiarata la costruzione, il compenso è valutato sul peso effettivo degli oggetti stessi, aumentato del calo di cui nel presente articolo.

Art. 53.

Documenti per la liquidazione del compenso di riparazione.

Per ottenere il compenso sul materiale metallico impiegato nelle riparazioni debbono essere presentati i seguenti documenti:

a) istanza della persona che ha diritto al compenso sulla quale la capitaneria di porto o l'intendenza di finanza appone, quando ne sia il caso, (*) la dichiarazione di cui al precedente articolo 13, relativa alla iscrizione degli operai del cantiere o dello stabilimento alla Cassa nazionale di previdenza;

b) progetto di liquidazione sul quale la capitaneria o l'intendenza indica il nome, cognome, paternità e domicilio del richiedente ed afferma che ad esso è dovuto effettivamente il compenso;

c) certificato comprovante la qualità ed il peso, calcolato, come è detto nell'articolo precedente, dei materiali metallici impiegati nella riparazione.

Per ottenere il compenso relativo alla costruzione ed alla fornitura degli oggetti di dotazione e di ricambio occorrono i seguenti documenti:

a) istanza della persona che ha diritto al compenso, sulla quale verrà apposta, quando ne sia il caso, (*) la dichiarazione di cui alla precedente lettera *a)*;

b) progetto di liquidazione come alla precedente lettera *b)*;

c) certificato comprovante il numero e la specie degli oggetti ed il peso dei materiali metallici impiegati nella loro costruzione, o quello degli oggetti medesimi semplicemente forniti, calcolato in entrambi i casi, come è detto nell'articolo precedente.

I certificati di cui alle lettere *c)* debbono essere compilati dal direttore dello stabilimento o dalla persona che ha eseguito i lavori o le forniture; essi indicano, secondo i casi, per ogni qualità di materiale o per ogni oggetto, il peso netto o il peso effettivo, il calo di lavorazione ed il peso lordo sul quale deve essere liquidato il compenso; l'ufficio governativo di vigilanza vi appone una dichiarazione confermante, se regolari, gli elementi sopradetti, aggiungendo anche se i lavori vennero eseguiti in officine situate in zona considerata estera agli effetti della legge doganale.

Qualora i lavori o le forniture siano stati fatti da officine o da depositi situati in zona considerata estera, giusta le disposizioni dell'art. 45 sarà, secondo i casi, o aggiunto ai documenti il certificato della dogana, oppure convenientemente modificata la dichiarazione dell'ufficio governativo di vigilanza.

Nel caso indicato nell'ultimo comma dell'art. 47 debbono essere presentate due distinte liquidazioni.

***

(*) L'iscrizione degli operai alla Cassa nazionale di previdenza non ha luogo quando le riparazioni siano eseguite dagli equipaggi delle navi (inscritti alle Casse od al Fondo invalidi della marina mercantile) e quando gli oggetti di dotazione e di ricambio siano semplicemente forniti. In questi casi la dichiarazione sulla istanza indicherà i motivi per i quali non è data la prova di cui all'art. 16 della legge.

CAPO IV.

Importazione temporanea in franchigia dei dazi.

Parte 1ª.

Importazione in franchigia in base all'art. 10 della legge.

Art. 54.

Elenco dei materiali ammessi alla importazione in franchigia.

L'importazione temporanea in franchigia dei dazi prevista dall'art. 10 della legge è concessa sui materiali indicati nell'elenco annesso al presente regolamento. A detto elenco possono esser fatte nei modi indicati dall'art. 26 della legge e previo parere del Comitato per l'esame dei progetti di navi, le aggiunte o le esclusioni rese necessarie dal progresso dell'industria delle costruzioni navali.

Art. 55.

Applicazione delle disposizioni doganali per l'importazione in franchigia.

Per l'importazione temporanea dei materiali esteri ammessi alla franchigia come all'articolo precedente, sono applicabili le disposizioni doganali sulle importazioni ed esportazioni temporanee delle merci destinate ad esser lavorate. Riguardo, peraltro, alla garanzia prescritta per i dazi e per le multe, può essere accettata dalla dogana quella per fideiussione data dai proprietari degli stabilimenti e dei cantieri o da altre persone riconosciute solvibili dal ricevitore della dogana.

Alla vigilanza e agli accertamenti dei funzionari e degli agenti doganali sono applicabili le disposizioni del terzo e del quarto comma dell'art. 4 del presente regolamento.

Le operazioni di importazione temporanea dei suddetti materiali debbono essere compiute per mezzo delle dogane di primo ordine; però con speciale autorizzazione, accordata di volta in volta dal Ministero delle finanze, possono anche esser compiute per mezzo di dogane di secondo ordine.

Art. 56.

Tempo concesso per lo scarico delle bollette di temporanea importazione.

Lo scarico delle bollette di temporanea importazione deve aver luogo entro il termine di tempo necessario per il compimento delle opere nelle quali i materiali sono impiegati.

Quando peraltro, scorsi tre mesi dalla prima importazione temporanea di detti materiali, non fossero stati ancora iniziati i lavori per i quali la importazione temporanea venne concessa, la dogana può richiedere il pagamento dei diritti di confine o almeno la chiusura dei materiali in regolare deposito doganale.

Per giustificate ragioni il Ministero delle finanze, su domanda degli interessati, può concedere proroghe al termine suddetto.

Art. 57.

Dichiarazione all'ufficio circondariale di porto.

Per godere del trattamento di importazione temporanea in franchigia dei dazi, il costruttore deve fare personalmente, o per mezzo di mandatario munito di mandato speciale in forma autentica, all'ufficio circondariale di porto, la dichiarazione di costruzione, riparazione o trasformazione, ed intraprendere effettivamente i lavori all'epoca che da lui sarà indicata.

Art. 58.

Dichiarazione per la costruzione di scafi di navi mercantili commesse da stranieri.

La dichiarazione per la costruzione degli scafi delle navi mercantili commesse da stranieri deve indicare;

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) luogo e cantiere dove si eseguisce la costruzione;

c) tipo, denominazione, nazionalità e dimensioni principali della nave;

d) natura della costruzione (se di ferro, di acciaio o di legno);

e) stazza lorda approssimativa;

f) peso netto approssimativo della parte metallica dello scafo, delle parti di complemento, di arredamento marinaresco e di attrezzatura nonchè quello degli oggetti di dotazione e di ricambio e degli accessori.

Se trattasi di piroscafi indicherà anche:

g) stabilimento in cui si costruiscono le macchine e le caldaie, se la costruzione di esse ha luogo in Italia;

h) luogo di costruzione o di provenienza delle macchine e delle caldaie se la costruzione di esse ha luogo all'estero.

Art. 59.

Dichiarazione per la costruzione di scafi di navi mercantili commesse da nazionali in base all'art. 10 ultimo comma della legge.

La dichiarazione per la costruzione di scafi di navi mercantili, commesse da nazionali, per le quali il costruttore intenda di essere ammesso al trattamento dell'importazione temporanea in franchigia dei dazi, a senso dell'art. 10, ultimo comma, della legge, deve contenere tutte le indicazioni, di cui all'art. 58, e fare espressamente menzione della rinunzia del costruttore ai compensi stabiliti dagli articoli 2 e 4 della legge.

L'ufficio di porto che ha ricevuto la dichiarazione ne terrà nota a parte nel registro di cui all'art. 66 del presente regolamento.

Art 60.

Dichiarazione per la costruzione di scafi di galleggianti destinati all'esportazione.

La dichiarazione per la costruzione degli scafi dei galleggianti in ferro ed in acciaio destinati all'esportazione conterrà le indicazioni di cui alle lettere a), b), c) ed e), ed, ove ne sia il caso, quelle di cui alla lettera g) dell'art. 58; essa conterrà pure l'indicazione se la costruzione è in ferro o in acciaio nonchè quella del peso netto approssimativo della parte metallica dello scafo, delle parti di complemento, di arredamento marinaresco e di attrezzatura.

Sotto la denominazione di galleggianti si intendono compresi le draghe, i rimorchiatori con o senza coperta e le altre costruzioni indicate nell'art. 6, n. 5, della legge.

Art. 61.

Dichiarazione per la costruzione di macchine e caldaie destinate agli scafi, di cui agli articoli 58, 59 e 60.

La dichiarazione per la costruzione di macchine e caldaie destinate alle navi ed ai galleggianti, di cui agli articoli 58, 59 e 60, deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) luogo e stabilimento dove si eseguisce la costruzione;

c) denominazione e nazionalità del piroscafo o del galleggiante, al quale le macchine e le caldaie sono destinate, richiamando la dichiarazione di costruzione dello scafo;

d) forza indicata presunta delle macchine e peso approssimativo di esse;

e) peso approssimativo delle caldaie.

Art. 62.

Dichiarazione per la costruzione di apparecchi ausiliari destinati agli scafi di cui agli articoli 58, 59 e 60.

La dichiarazione per la costruzione degli apparecchi ausiliari di bordo deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore;

b) luogo e stabilimento in cui si eseguisce la costruzione;

c) denominazione e nazionalità della nave o del galleggiante al quale gli apparecchi ausiliari sono destinati, richiamando la dichiarazione di costruzione dello scafo;

d) denominazione o natura degli apparecchi ausiliari;

e) peso approssimativo degli apparecchi stessi.

Art. 63.

Dichiarazione per la costruzione di navi da guerra o di altro carattere per Governi stranieri.

Il costruttore, al quale sia commessa da un Governo straniero la costruzione di una nave da guerra o di altro carattere, per godere del trattamento d'importazione in franchigia dei dazi dovrà fare una dichiarazione unica per la costruzione della nave al completo di tutti i suoi meccanismi ed accessori.

La dichiarazione, oltre alle indicazioni prescritte dagli articoli 58, 61 e 62 per la costruzione degli scafi, delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari, conterrà un elenco di tutti gli oggetti di armamento, di dotazione, di ricambio ed in genere di tutto quanto occorra per l'allestimento della nave.

Art. 64.

Dichiarazione per la riparazione o trasformazione di navi di Governi esteri.

La dichiarazione per la riparazione o trasformazione di navi da guerra o di altro carattere di Governi esteri, deve indicare:

a) cognome, nome e paternità del costruttore o della persona che eseguisce la riparazione o la trasformazione;

b) luogo e stabilimento dove tali lavori sono effettuati;

c) tipo, denominazione e nazionalità della nave;

d) natura dei lavori da compiersi indicando se essi riguardino lo scafo, le macchine, le caldaie, gli apparecchi ausiliari od altri accessori della nave;

e) peso approssimativo dei materiali da cambiare o da aggiungere per ognuna delle dette parti;

f) data in cui i lavori saranno incominciati.

Art. 65.

Importazione di macchine e caldaie intere.

Per l'importazione temporanea di macchine e caldaie intere destinate ad essere collocate sugli scafi di cui agli articoli 58, 59 e 63 non è necessaria la dichiarazione di cui all'art. 61.

Art. 66.

Dichiarazioni in doppio esemplare. Registrazione di esse.

Le dichiarazioni di cui agli articoli 58, 59, 60, 61, 62, 63 e 64 debbono essere fatte in due esemplari.

L'ufficio di porto che ha ricevuto una dichiarazione la autentica, ne prende nota nel registro dandole un numero d'ordine progressivo per anno, e ne comunica immediatamente i due esemplari al competente ufficio governativo di vigilanza.

Art. 67.

Esame dell'ufficio governativo di vigilanza. — Determinazione del peso complessivo dei materiali occorrenti ai lavori.

L'ufficio governativo di vigilanza verifica il peso presuntivo indicato nella dichiarazione. Per tale verificazione il costruttore deve inviare all'ufficio stesso una relazione dei lavori da eseguire con tutti gli elementi necessari a quel fine, unendo i disegni di massima dei lavori, e, se necessaria, anche una copia autentica della parte del contratto relativa agli impegni da lui assunti per il peso complessivo e per quello delle varie parti da costruire.

L'ufficio marittimo di vigilanza determina quindi presuntivamente il peso complessivo dei materiali occorrenti ai lavori, aggiungendo al peso netto, verificato come sopra, la quota rappresentante il calo di lavorazione (cioè il materiale che si perde nella lavorazione e che non è ricuperabile sotto nessuna forma), e sul totale risultante anche il 20 0[0 allo scopo di provvedere alle esigenze della lavorazione stessa (rottami, cascami, riserva ed abbuono per eventuali errori di calcolo); fa quindi cenno di questo peso complessivo sulla dichiarazione e ne restituisce i due esemplari all'ufficio di porto.

L'ufficio di porto, presa nota nel proprio registro del peso complessivo così stabilito, consegna un esemplare della dichiarazione al costruttore e trasmette l'altro al Ministero della marina per mezzo della capitaneria da cui dipende.

Occorrendo di modificare gli elementi indicati nella dichiarazione, il costruttore deve farne domanda, in doppio esemplare, all'ufficio

di porto, dimostrandone le ragioni: la domanda segue la stessa procedura della precedente dichiarazione.

Art. 68.

Verificazione e vidimazione delle distinte dei materiali.

Ricevuto l'esemplare della dichiarazione, il costruttore trasmette, per mezzo dell'ufficio di porto, all'ufficio governativo di vigilanza le distinte particolareggiate in duplice esemplare, dei materiali da importarsi temporaneamente.

Le distinte possono essere trasmesse in una sola volta o gradatamente a seconda delle ordinazioni dei materiali, ma sempre nel minor numero possibile e raggruppate in relazione ad ogni singola parte della nave.

L'ufficio governativo di vigilanza si vale dei mezzi che riconosce più opportuni, per verificare se i materiali descritti nelle distinte corrispondano per specie e qualità a quelli occorrenti al lavoro dichiarato, restando sempre nei limiti di quantità fissati complessivamente nella dichiarazione, ed il costruttore deve prestarsi a tutte le richieste che a tale scopo gli vengono rivolte dall'ufficio medesimo.

Eseguita la verificazione, l'ufficio suddetto prende nota della quantità di materiale indicato nelle distinte, dà a queste un numero progressivo con riferimento alla dichiarazione relativa, e vi appone il proprio visto; ne tiene quindi per proprio uso un esemplare e restituisce l'altro, per mezzo dell'ufficio di porto, al costruttore.

È in facoltà del costruttore di trasmettere all'ufficio governativo di vigilanza le distinte dei materiali contemporaneamente alla relazione ed agli schiarimenti di cui all'art. 67, primo comma, del presente regolamento.

Art. 69.

Presentazione dei documenti agli uffici di vigilanza.

Il costruttore deve presentare all'ufficio governativo di vigilanza i documenti e le distinte di cui agli articoli 67 e 68 con sufficiente anticipazione perchè l'ufficio possa eseguire tutte le verifiche di sua competenza sul peso, sulla specie e sulla qualità dei materiali dei quali è chiesta l'importazione in franchigia, prima che si inizino le relative pratiche doganali.

Art. 70.

Registro di conto corrente degli uffici marittimi di vigilanza.

Gli uffici marittimi di vigilanza tengono un registro di conto corrente, nel quale è presa nota, per ciascuna dichiarazione, del peso complessivo dei materiali determinato secondo è detto all'art. 67, delle modificazioni apportate al medesimo e delle quantità di materiali indicate nelle relative distinte.

Art. 71.

Domanda alla dogana per ottenere l'importazione temporanea.

Compiute le formalità accennate negli articoli 67 e 68, il costruttore deve presentare regolare domanda al direttore di dogana nella cui circoscrizione è situato il cantiere o lo stabilimento, per ottenere l'importazione temporanea dei materiali destinati ai lavori da eseguire.

Alla domanda debbono essere allegati:

a) l'esemplare della dichiarazione e quello della distinta o delle distinte restituite dall'ufficio di porto;

b) una copia autentica del contratto, se si tratta della costruzione di navi mercantili, la lettera di commissione, se si tratta di galleggianti in ferro od acciaio destinati all'esportazione, ovvero una dichiarazione del Governo straniero committente, debitamente autenticata, se si tratti di costruzione, riparazione o trasformazione di navi per conto dei Governi stranieri.

È in facoltà del Ministero della marina, d'accordo con quello delle finanze, di permettere che i documenti indicati alla lettera *b)* sieno presentati posteriormente alla domanda.

Per l'importazione temporanea in franchigia delle macchine e delle caldaie intere di cui all'art. 65 il costruttore ne fa domanda al direttore della dogana senza altre formalità preventive presso gli uffici governativi di vigilanza. Il direttore accorda l'importazione temporanea dandone avviso all'ufficio predetto per gli accertamenti di sua competenza indicati al comma *c)* dell'art. 77.

Art. 72.

Autorizzazione per l'importazione temporanea.
Conto corrente dei dazi.

Il direttore di dogana, che ha ricevuto la domanda corredata dei prescritti documenti, dispone per l'ammissione all'importazione temporanea dei materiali esteri descritti nelle distinte.

La dogana deve curare che nell'importazione non sieno oltrepassati i limiti di quantità o di dazio stabiliti dalla legge a seconda dei casi, accordando per altro su questi limiti la tolleranza del 20 0|0 allo scopo di cui all'art. 67.

A tale effetto per ciascuna delle costruzioni per le quali sono fissati i suddetti limiti, la dogana tiene un conto corrente delle quantità dei materiali che vengono importati e dei dazi ad essi corrispondenti.

Sui registri e sui documenti di carico e scarico e materiali suddetti sono descritti con le denominazioni commerciali e con quelle della tariffa doganale.

Art. 73.

Determinazione, ove occorra, del limite di dazio d'importazione.

I limiti massimi di dazio d'importazione e di quantità stabiliti dalla legge per l'ammissione in franchigia dei materiali esteri impiegati nella costruzione degli scafi delle navi mercantili e degli scafi, macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari dei galleggianti in ferro ed acciaio destinati alla esportazione, sono determinati in modo definitivo, a lavoro compiuto, in base ai documenti indicati all'art. 81.

Art. 74.

Custodia dei materiali importati.

I materiali importati temporaneamente dall'estero per i lavori contemplati nel presente capo devono essere depositati e custoditi, in locali o spazi del cantiere, separatamente da altri materiali, in modo da renderne sempre facile il riscontro secondo le prescrizioni della dogana. Negli stabilimenti nei quali il deposito dei materiali sia fatto in più luoghi, questi debbono essere preventivamente determinati con apposito verbale sottoscritto dal direttore della dogana e dal rappresentante del cantiere. Il verbale deve essere corredato da una pianta dello stabilimento.

Su ciascuna bolletta doganale d'importazione temporanea dovrà risultare l'accertamento dell'avvenuto scarico e deposito dei materiali nel cantiere a cui sono destinati.

Art. 75.

Contabilità e riscontro dei materiali.

Il movimento dei materiali esteri d'importazione temporanea in franchigia, introdotti nei cantieri, deve esser tenuto in evidenza con speciali registri di deposito e di lavorazione i cui fogli sono preventivamente bollati dalla dogana.

Per cura dei direttori dei cantieri debbono su tali registri essere presi in carico i materiali suddetti, distintamente per qualità e quantità, e vi debbono, nello stesso modo, essere indicati quelli che passano in lavorazione e quelli che, lavorati, sono messi in opera, in guisa da poter in ogni momento determinare la qualità e la quantità dei materiali lavorati, in corso di lavoro o da lavorare (a magazzino).

I direttori dei cantieri devono ad ogni richiesta degli agenti governativi esibire i suddetti registri e prestarsi al riscontro del materiale iscrittovi.

Per le differenze che risultassero in tali riscontri e per il mancato adempimento degli obblighi suaccennati si applicano le sanzioni pe-

nali stabilite dalle disposizioni doganali sulle importazioni ed esportazioni temporanee.

In correlazione con i registri predetti il costruttore deve tenere per ogni costruzione un altro registro nel quale annota il peso effettivo degli oggetti fabbricati con materiale di provenienza estera, man mano che sono posti in opera. A costruzione finita questo registro deve essere consegnato all'ufficio governativo di vigilanza perchè possa ricavarvi gli elementi necessari alla determinazione dei cali di lavorazione e al controllo della quantità effettiva di materiale estero impiegato nella costruzione.

Art. 76.

Vigilanza doganale.

La vigilanza doganale sui materiali esteri importati temporaneamente in franchigia viene di regola esercitata saltuariamente; ma è in facoltà dell'Amministrazione doganale di destinare propri agenti alla vigilanza permanente nei cantieri a spese degli industriali interessati. Tale misura dovrà essere adottata immediatamente nei cantieri, nei quali si fossero verificati abusi.

L'amministrazione finanziaria, come pure quella marittima, hanno sempre facoltà di adottare altri provvedimenti a cautela degli interessi dell'erario.

Art. 77.

Vigilanza degli uffici governativi.

Gli uffici governativi di vigilanza provvedono:

a) all'accertamento particolare dei vari materiali di provenienza estera impiegati nelle costruzioni, riparazioni e trasformazioni aventi diritto al trattamento dell'importazione temporanea in franchigia dei dazi;

b) all'accertamento della regolare tenuta del registro dei pesi di cui all'ultimo comma dell'art. 75;

c) alla constatazione che gli apparati motori completi, o parti finite di essi, importati dall'estero in franchigia perchè destinati alla costruzione di navi estere siano effettivamente messi a bordo di dette navi;

d) all'accertamento della forza delle macchine dei galleggianti.

Alle visite ed alle ispezioni dei delegati degli uffici governativi di vigilanza è applicabile la disposizione dell'art. 9 del presente regolamento.

Art. 78.

Determinazione della forza delle macchine dei galleggianti da esportarsi.

La forza in cavalli delle macchine dei galleggianti, agli effetti del limite massimo d'importazione in franchigia, è determinata nei modi seguenti:

1° se si tratta di rimorchiatori con o senza coperta e di barche a vapore muniti di macchine alternative, per mezzo degli usuali apparecchi indicatori, tenendo presenti le modalità stabilite dall'art. 23 per l'esecuzione delle prove;

2° se si tratta di rimorchiatori con o senza coperta e di barche a vapore muniti di motori pei quali non sia possibile fare l'accertamento diretto della forza in cavalli indicati, determinando la forza sull'asse motore della motrice mediante appositi apparecchi che devono essere sistemati dagli interessati, sempre quando tale rilievo non sia stato fatto in officina con opportuni mezzi. Nelle prove sono però da osservarsi le modalità stabilite dall'art. 23;

3° se si tratta delle macchine di altri galleggianti, come draghe, salpa-ancore, pontoni a bighe, ecc., per mezzo degli usuali apparecchi indicatori.

Gli accertamenti suddetti debbono essere fatti, in massima, direttamente, rimanendo però al giudizio dell'ufficio governativo di vigilanza di stabilire la possibilità o meno del rilievo diretto e di sostituirlo con la determinazione teorica, previa autorizzazione ministeriale.

Art. 79.

Collaudo dei lavori. — Verbale di collaudo.

Non appena ultimate le costruzioni nelle quali furono impiegati materiali esteri importati temporaneamente in franchigia, gli interessati ne chiedono il collaudo all'ufficio governativo di vigilanza. Ove il collaudo non sia richiesto in tempo debito, l'ufficio governativo di vigilanza d'accordo con la dogana stabilisce un termine perentorio per eseguirlo.

Al collaudo dei lavori concorrono, con gli ufficiali del genio navale, i funzionari della dogana per quanto riguarda l'accertamento dei materiali esteri importati temporaneamente ed impiegati nei lavori stessi.

Il collaudo è fatto risultare da apposito verbale, firmato dalle parti intervenute, nel quale, oltre alla descrizione dei lavori, sono indicati: la qualità e la quantità dei materiali, come sopra impiegati, descritti con le denominazioni della tariffa doganale, il numero e la data delle bollette di temporanea importazione relative ai materiali stessi, il calo subìto nel lavoro da ogni qualità di materiali (parte non ricuperabile sotto nessuna forma) e la quantità di cascami o rottami (parte ricuperabile).

Gli avanzi suscettibili di essere ancora utilizzati come il materiale da cui provengono devono considerarsi come materiale sopravanzato e non come cascami o rottami.

Per le macchine, le caldaie, gli apparecchi ausiliari e gli oggetti di dotazione e di ricambio, e, nel caso di navi da guerra, anche per gli oggetti di armamento od altri necessari al loro allestimento il verbale fa cenno inoltre del loro collocamento a bordo.

Il verbale deve essere fatto in tre esemplari: uno per la dogana, uno per l'ufficio governativo di vigilanza ed il terzo pel costruttore.

Art. 80.

Cali di lavorazione, cascami e rottami.

La determinazione dei pesi relativi ai cali di lavorazione ed ai cascami e rottami è fatta nella ragione indicata dalla seguente tabella:

MATERIALI ADOPERATI	Percentuale rispetto al peso dei pezzi finiti	
	Cali	Cascami e rottami
Cordami di ferro	1 %	da valutarsi caso per caso
Lamiere e verghe	5 %	12 %
Pezzi fusi di ghisa	6 %	da valutarsi caso per caso
» di acciaio	15 %	
» di bronzo	5 %	
Pezzi fucinati:		
da kg. 1 a kg. 50	6 %	20 %
» 51 » 100	9 %	18 %
» 101 » 500	13 %	16 %
» 501 » 1000	20 %	15 %
» 1001 » 2000	25 %	15 %
» 2001 » 4000	32 %	15 %
» 4001 ed oltre	35 %	15 %
Tubi di rame	1 %	2 %
Tubi di ferro e di piombo	1 %	2 %

Se il peso del materiale lavorato e messo a posto aumentato dei pesi ricavati in base alle percentuali sopra indicate, rappresentasse una quantità superiore a quella del corrispondente materiale passato in lavorazione, quale risulta dal registro di cui all'art. 75 il computo dei pesi relativi al calo ed ai rottami e cascami deve essere fatto dividendo la differenza fra il peso del materiale passato in lavorazione e quello del materiale messo in opera in parti proporzionali ai numeri delle percentuali medesime.

L'ufficio marittimo di vigilanza può assegnare percentuali diverse da quelle che precedono per speciali lavorazioni, nelle quali, a suo giudizio ed in base ai risultati della lavorazione stessa, apparisca la necessità di allontanarsi dagli elementi consueti. Non deve però mai computare come calo il materiale eventualmente deteriorato per difetto di lavorazione o scartato per cattiva qualità.

Ad evitare che i rottami ed i cascami ingombrino gli spazi ed i locali dei cantieri destinati a deposito dei materiali importati temporaneamente in franchigia, i direttori dei cantieri possono chiedere al direttore della dogana di poter asportare, anche prima del collaudo dei lavori, i rottami ed i cascami predetti verso pagamento dei diritti doganali relativi, salvo a regolarizzare lo scarico delle bollette di importazione temporanea in franchigia dopo il collaudo, tenendo conto dei rottami e cascami già sdoganati. Il direttore della dogana nel concedere la chiesta asportazione ne dà avviso all'ufficio governativo di vigilanza.

Art. 81.

Documenti per lo scarico delle bollette d'importazione temporanea.

Lo scarico delle bollette d'importazione temporanea in franchigia ha luogo dopo il varo delle navi o dei galleggianti, e, ove occorra, dopo il compimento degli esperimenti richiesti per la determinazione dei limiti di dazio o di quantità stabiliti per l'ammissione in franchigia dei materiali. Nel caso di riparazione e trasformazione di navi da guerra o di altro carattere appartenenti a Governi esteri ha luogo dopo il collaudo dei lavori relativi.

Per ottenere tale scarico, i costruttori devono presentare al direttore di dogana un'istanza sulla quale l'ufficio di porto deve dichiarare che il cantiere o lo stabilimento ha regolarmente ottemperato alla prescrizione di cui all'art. 16 della legge, circa l'inscrizione degli operai alla Cassa nazionale di previdenza. La domanda deve avere a corredo i documenti sotto indicati:

1. Per gli scafi, le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari delle navi mercantili e relativi oggetti di dotazione e di ricambio:

a) un esemplare del verbale di collaudazione, di cui all'articolo 79;

e per gli scafi:

b) il certificato della capitaneria di porto indicante la stazza lorda della nave.

2. Per gli scafi, le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari dei galleggianti:

a) un esemplare del verbale di collaudazione, di cui all'articolo 79;

b) il certificato della capitaneria di porto indicante la stazza lorda del galleggiante;

c) il verbale della prova eseguita per l'accertamento della forza della macchina;

d) il certificato dell'ufficio marittimo di vigilanza indicante il peso delle caldaie e degli apparecchi ausiliari;

e) la bolletta doganale comprovante la seguita esportazione all'estero.

3. Per la costruzione, trasformazione e riparazione di navi da guerra o di altro carattere appartenenti a Governi esteri:

un esemplare del verbale di collaudazione, di cui all'art. 79.

4. Per le macchine intere e le caldaie importate dall'estero:

il certificato dell'ufficio governativo di vigilanza comprovante il collocamento a bordo di una nave mercantile costruita per conto di stranieri o di una nave da guerra o di altro carattere costruita per conto di un Governo straniero.

Art. 82.

Scarico delle bollette.

In base ai documenti, di cui all'articolo precedente, la dogana, accertato, quando ne sia il caso, che non siano superati i limiti stabiliti dalla legge per la concessione della franchigia, provvede allo scarico delle bollette di importazione temporanea.

Lo scarico è effettuato sul peso del materiale impiegato, ivi compreso il calo delle lavorazioni. Sui cascami o rottami provenienti dal detto materiale sarà riscosso il dazio ad essi proprio.

Quando nel computo del dazio complessivo o del peso dei materiali esteri impiegati nei lavori venga a risultare che sono superati i limiti stabiliti per la franchigia, lo scarico delle bollette di importazione temporanea è dato entro i detti limiti, e viene proceduto immediatamente alla riscossione della somma superante il limite del dazio o di quella corrispondente ai materiali impiegati in quantità eccedente. In questo ultimo caso il costruttore deve indicare la specie dei materiali impiegati pei quali rinuncia alla franchigia.

Art. 83.

Materiali sopravanzati.

Ai materiali importati temporaneamente e non scaricati, ossia sopravanzati nei lavori per i quali vennero importati, deve esser dato pronto esito, sia sdoganandoli col pagamento del dazio, sia destinandoli ad altri lavori con nuove bollette di importazione temporanea.

Di questi materiali può anche esser concessa l'immissione in regolare deposito doganale.

Art. 84.

Informazioni delle dogane all'Amministrazione marittima.

Avvenuto lo scarico delle bollette di importazione temporanea, di cui all'art. 82, la dogana comunica l'ammontare complessivo del dazio sui materiali ammessi alla franchigia all'ufficio di porto che ricevette la dichiarazione accennata agli articoli 58 a 64, perchè ne informi a sua volta il Ministero della marina per mezzo della capitaneria di porto da cui dipende.

Parte 2ª.

Importazione di franchigia in base all'art. 2, secondo comma, della legge.

Art. 85.

Il costruttore, che intenda di valersi della facoltà concessa dall'articolo 2, secondo comma, della legge, deve presentare all'ufficio circondariale di porto una domanda, in doppio esemplare, nella quale deve essere richiamata la dichiarazione di costruzione di cui all'art. 16 del presente regolamento, e vi saranno riprodotti tutti gli elementi contenuti nella medesima indicandovi approssimativamente il peso complessivo dei materiali metallici occorrenti alla costruzione dello scafo.

Per la procedura relativa alla domanda, alle distinte dei materiali ed alla concessione dell'importazione in franchigia, debbono essere osservate tutte le norme del presente capo, concernenti la costruzione degli scafi per navi mercantili commesse da stranieri, salvo quanto segue:

1° i materiali che possono essere ammessi all'importazione in franchigia sono quelli compresi sotto le denominazioni di « parte metallica dello scafo » e di « parte di complemento ed arredamento marinaresco della nave e attrezzatura » nell'elenco annesso al presente regolamento;

2° per lo scarico delle bollette di importazione, il verbale di collaudazione, di cui all'art. 79, deve indicare altresì il peso complessivo di tutti i materiali metallici (nazionali ed esteri) impiegati

nella costruzione dello scafo: la quarta parte di questo peso rappresenta il quantitativo di materiale metallico che può essere esonerato dal dazio doganale, semprechè il quantitativo stesso non ecceda il limite di 120 chilogrammi per tonnellata di stazza lorda stabilito dall'art. 2, secondo comma, della legge.

Parte 3ª.

Disposizioni comuni per l'importazione in franchigia.

Art. 86.

Lavori affidati da uno stabilimento ad altri stabilimenti.

Il Ministero delle finanze, d'accordo con quello della marina, su domanda dei costruttori ammessi all'importazione temporanea in franchigia dei materiali per la costruzione di navi mercantili o di galleggianti, o per la costruzione, trasformazione o riparazione di navi da guerra o di altro carattere per conto di Governi stranieri, può permettere che le macchine, le caldaie ed altre parti notevoli delle navi o dei galleggianti siano costruite o lavorate in stabilimenti diversi da quello in cui sono intraprese le dette opere.

Presso tali stabilimenti può effettuarsi la importazione temporanea del materiale occorrente, ma sempre in nome e per conto dei costruttori accennati in principio, i quali sono tenuti a presentare le corrispondenti distinte secondo l'art. 68.

Per il suddetto materiale deve però essere data cauzione secondo le disposizioni doganali vigenti in materia d'importazioni temporanee.

Agli effetti della vigilanza dei lavori gli stabilimenti predetti sono considerati come dipendenze del cantiere in cui si eseguisce la costruzione, la trasformazione o la riparazione.

Il collaudo definitivo dei lavori, agli effetti dello scarico dei materiali importati temporaneamente e della concessione della franchigia, ha sempre luogo presso il cantiere in cui si trovano le navi costruite, trasformate o riparate, nei modi stabiliti nel presente capo.

Art. 87.

Indennità ai funzionari di dogana e di finanza.

Per le indennità da corrispondersi ai funzionari di dogana e di finanza, in conseguenza dei servizi richiesti presso i cantieri o a bordo delle navi, si applicano le disposizioni vigenti in materia doganale.

CAPO V.

Disposizioni transitorie

Art. 88.

Compensi per la costruzione degli scafi non ultimati al 30 giugno 1911.

In applicazione dell'art. 22 della legge, per gli scafi delle navi in costruzione al 1° luglio 1911, sono dovuti i compensi daziario e di costruzione ed il trattamento di importazione in franchigia dei dazi stabiliti dalla legge 16 maggio 1901, n. 176, salvo solo il diritto di opzione, ammesso dall'art. 6 della legge 13 giugno 1910, n. 306, per le navi a vapore in ferro od in acciaio dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi.

Ove l'opzione di cui al precedente capoverso sia diretta ad ottenere il trattamento previsto dalla legge 13 luglio 1911, n. 745, tale trattamento sarà concesso con la osservanza di tutte le condizioni stabilite in detta legge, ivi compresa la riduzione di cui al terzo comma dell'art. 2 di essa, nel caso in cui siasi impiegato nella costruzione un quantità di materiale metallico estero eccedente quella consentita dal secondo comma dell'articolo stesso.

Art. 89.

Somme dovute alle Casse invalidi.

La somma da versarsi alle Casse invalidi della marina mercantile ed al Fondo invalidi di Venezia, a tenore dell'art. 21 della legge, è rappresentata dalla rimanenza accertata col bilancio consuntivo del Ministero della marina per l'esercizio 1910-911 sul capitolo 47, diminuita degli impegni esistenti al 1° luglio 1911 e derivanti dalle leggi 16 maggio 1901, n. 176, 28 giugno 1906, n. 260, 16 giugno 1907, n. 355 e 13 giugno 1910, n. 306.

Tali impegni sono costituiti come segue:

1° dai compensi daziario, di costruzione e di riparazione dovuti per lavori ultimati al 30 giugno 1911, dei quali non fosse ancora stato disposto il pagamento e concernenti:

a) gli scafi varati a tutto il 30 giugno predetto, anche se fu esercitata l'opzione prevista dall'art. 6 della legge 13 giugno 1910, n. 306;

b) le macchine, le caldaie, gli apparecchi ausiliari ultimati e sistemati a bordo alla predetta data;

c) le riparazioni che alla data medesima erano completamente ultimate;

2° dai compensi daziario, di costruzione e di riparazione dovuti per lavori che si trovavano tuttora in corso al 1° luglio 1911 e concernenti:

a) gli scafi, purchè varati entro il 31 dicembre 1911;

b) le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari, a condizione che la loro ultimazione e sistemazione a bordo sia stata eseguita entro la predetta data del 31 dicembre 1911;

c) le riparazioni completamente ultimate alla data stessa; e

d) quelle non ultimate, nella misura proporzionale al materiale che alla data medesima risultava sistemato a bordo;

3° dai premi di navigazione, il cui pagamento, secondo le vigenti disposizioni, debba andare a carico del bilancio per l'esercizio 1910-911 o di quelli anteriori;

4° dalle somme dovute per spese di vigilanza sull'applicazione delle dette leggi, relative al periodo fino al 30 giugno 1911.

Art. 90.

Ripartizione dei versamenti fra le Casse invalidi.

I versamenti alle Casse invalidi della marina mercantile ed al Fondo invalidi di Venezia, in dipendenza dell'art. 21 della legge, sono fatti per acconti ed a saldo.

Gli acconti sono concessi con decreto del ministro della marina in misura non superiore ai quattro quinti del fondo che, giusta l'articolo precedente, resterà presumibilmente disponibile, dedotti gli impegni - a calcolo - derivanti dalle leggi del 1901, 1906, 1907, 1910 in detto articolo citate.

Il saldo sarà pagato quando possa presumersi che nessun altro pagamento sia dovuto per lavori eseguiti in base alle leggi stesse.

Tanto sulla entità degli acconti, quanto sulla loro ripartizione fra le varie Casse invalidi ed il Fondo invalidi di Venezia, sarà sentito preventivamente il Consiglio superiore della marina mercantile. Nella ripartizione sarà seguito il criterio di sovvenzionare principalmente le Casse od il Fondo che per le condizioni finanziarie risultino maggiormente meritevoli di aiuto.

Nel caso che dopo eseguito il pagamento del saldo alle Casse od al Fondo invalidi fosse eventualmente richiesta la liquidazione di compensi in base alle leggi del 1901, 1906, 1907 e 1910, dei quali non fosse stato prima presunto il pagamento, il Ministero della marina, sentito il parere del Consiglio superiore della marina mercantile, designerà la Cassa od il Fondo che dovranno eseguire la restituzione delle somme necessarie per i pagamenti stessi.

Roma, 12 gennaio 1913.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

ELENCO
dei materiali ammessi alla importazione in franchigia dei dazi.

La franchigia dei dazi prevista dall'art. 10 della legge è concessa su tutti i materiali indicati nel seguente elenco; quella prevista dall'art. 2, secondo comma, della legge è concessa sui soli materiali compresi sotto i numeri I e II. — (Art. 54 e 85 del regolamento).

I. — Parte metallica dello scafo.

Acciaio	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in pernotti o chiavarde con dadi, finite.
	fucinato in blocchi, senza scorie.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; bracci di sostegno d'assi di eliche, puntelli, telai di timoni e simili.
	fucinato in pezzi lavorati finiti o zincati; ganci, golfari, puntali e simili.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; ruote di prua, diritti di poppa, telai di timone, cubie e simili.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	speciale in lamiere.
	speciale in verghe tonde ed in qualunque modo sagomate.
Ferro	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in pernotti o chiavarde con dadi, finite.
	fuso in pani (ghisa).
	fuso in pezzi lavorati grezzi; sostegni diversi, cubie e simili.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; diritti di poppa, ruote di prua, telai di timoni, bracci, puntelli e simili.
	fucinato in pezzi finiti o zincati; golfari, puntali, ecc.
	in tubi trafilati o saldati, di qualunque diametro.
Zinco	in lastre.
	in pani.
	in pezzi sagomati o lavorati.
	in chiodetti.
Bronzo di qualunque lega	in pani.
	in chiavarde con dadi finite.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	oggetti diversi grezzi.
	oggetti diversi finiti.
Rame	in chiavarde con dadi finite.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	in chiodetti.
Piombo	in lastre.
	in pani.
	in tubi.

N. B. — Fra i tubi trafilati o saldati di qualunque diametro in acciaio, ferro, bronzo e rame non sono compresi quelli per le tubolature inerenti al servizio degli apparati motori o dei macchinari di bordo.

II. — Parte di complemento ed arredamento marinaresco della nave ed attrezzatura.

Acciaio	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in pernotti o chiavarde con dadi, finite.
	fucinato in blocchi, senza scorie.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; grue, ancore, catene, agghiacci per timone, ecc.
	fucinato in pezzi finiti o zincati; ganci, golfari, candelieri e simili.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; bitte, arrestatoi, parti d'argani e simili.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	in cavi di qualunque diametro e lavorazione
Ferro	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in pernotti o chiavarde con dadi, finite.
	fuso in pani (ghisa)
	fuso in pezzi lavorati grezzi; bitte, arrestatoi, parti d'argani e simili.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; grue, ancore, catene, agghiacci per timone e simili.
	fucinato in pezzi finiti o zincati; ganci, golfari, candelieri e simili.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	in cavi di qualunque diametro e dimensione.
Zinco	in lastre.
	in pani.
	in pezzi sagomati o lavorati.
	in chiodetti.
Bronzo, bronzo navale	in pani.
	in lamiere.
	in verghe tonde o sagomate.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	in chiavarde con dadi, finite.
	oggetti diversi grezzi.
	» » finiti.

Rame	in lamiere.
	in barre tonde, quadre o lavorate.
	in chiavarde con dadi, finite.
	in tubi trafilati o saldati di qualunque diametro.
	in chiodetti.
Piombo	in lastre.
	in pani.
	in tubi.

N. B. — Vedi annotazione in calce alla parte I del presente elenco.

III. — Macchine motrici per la navigazione, meccanismi ed apparecchi ausiliari.

Acciaio	in lamiere semplici o striate.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in chiavarde con dadi, finite.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; alberi motori, bielle, aste di stantuffi e simili.
	fucinato in pezzi lavorati finiti.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; piastre di fondazione, cilindri e simili.
	in tubi trafilati di qualunque diametro.
Ferro	in lamiere semplici o striate.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in chiavarde con dadi, finite.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; alberi motori, bielle, aste di stantuffi, colonne, ecc.
	fucinato in pezzi lavorati finiti; alberi motori, bielle, aste di stantuffi, colonne, ecc.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; piastre di fondazioni, sopporti, cilindri, condensatori e simili.
	fuso in pani (ghisa).
Bronzo	in pani.
	in lamiere.
	in verghe tonde.
	in chiavarde con dadi, finite.
	pezzi diversi grezzi; condensatori, casse di valvole, robinetti e simili.
	oggetti diversi finiti; valvole, robinetti, chiavarde e simili.
Rame	in pani.
	in lastre.
	in tubi.
	pezzi diversi grezzi; condensatori, separatori, campane e simili.
Piombo	in lastre.
	in tubi.
Stagno	in pani.
Bronzo fosforoso .	in pani.
Bronzo manganese	in pani.
Metallo Delta . .	in pani.
Metallo bianco . .	in pani.
Antimonio	in pani.

IV. — Caldaie.

Acciaio	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	foggiato in pernotti o chiavarde con dadi finite.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; tiranti, tenute, porte e simili.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; altari, porte di forni e simili.
	in tubi trafilati.
	in lamiere speciali ondulate.
Ferro	in lamiere.
	in verghe sagomate.
	in verghe tonde o rettangolari.
	in pernotti o chiavarde con dadi, finite.
	fuso in pezzi lavorati grezzi; portelle, porte di forni, altari e simili.
	fucinato in pezzi lavorati grezzi; tiranti, tenute e simili.
	in tubi.
Zinco	in lastre.
	in pezzi sagomati.
Bronzo	in pani.
	in lamiere.
	in verghe tonde.
	in chiavarde con dadi, finite.
	oggetti diversi grezzi; casse di valvole, di robinetti e simili.
	oggetti finiti; valvole, robinetti e simili.
Rame	in lastre.
	in tubi.
Ottone	in verghe.
	in lastre.
	in tubi.
Piombo	in lastre.
	in pani.

V. — Macchine e caldaie intere o parti staccate di esse.

VI. — Macchine ed apparecchi ausiliari e complementari completi, relativi al funzionamento delle macchine motrici e delle caldaie delle navi e tutte quelle macchine ed apparecchi che risultino necessari per gli altri servizi di bordo.

VII. — Oggetti di armamento militare per le navi da guerra commesse da Governi stranieri.

Artiglierie, armi portatili, loro accessori e munizioni, corazze, chiavarde di acciaio comune o speciale.

VIII. — Oggetti di dotazione e di ricambio per le navi mercantili commesse da stranieri. — Oggetti di dotazione e di ricambio ed in genere tutto quanto occorre per l'allestimento delle navi da guerra o di altro carattere commesse da Governi stranieri.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti RR. decreti:

N. 218

Regio Decreto 23 febbraio 1913, col quale, sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, viene riconosciuto come corpo morale il Consorzio romano « l'Edile » fra cooperative di produzione e lavoro per costruzioni con sede in Roma, e ne è approvato lo statuto.

N. 219

Regio Decreto 9 gennaio 1913, col quale, sulla proposta del ministro d'agricoltura, industria e commercio, la Cassa agraria per il mandamento di Cagli, viene riconosciuta come ente morale, e ne è approvato lo statuto.

N. 220

Regio Decreto 6 marzo 1913, col quale, sulla proposta del ministro dell'interno, viene costituito in ente morale il Comitato esecutivo per l'Esposizione internazionale di marina, igiene marinara e Mostra coloniale italiana che avrà luogo in Genova nell'anno 1914, e ne è approvato lo statuto.

N. 222

Regio Decreto 9 febbraio 1913, col quale, sulla proposta del ministro d'agricoltura, industria e commercio, vengono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa agraria di Stigliano.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduto il rapporto del prefetto della provincia di Padova, col quale si propone lo scioglimento dell'amministrazione della Congregazione di carità di Galzignano;

Veduti gli atti ed il voto della Commissione provinciale di beneficenza;

Vedute le leggi 17 luglio 1890, n. 6972, 18 luglio 1904, n. 390, ed i regolamenti relativi;

Udito il parere del Consiglio di Stato, del quale si adottano i motivi, che qui si intendono integralmente riprodotti;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'amministrazione della predetta Congregazione di carità è sciolta, e la temporanea gestione è affidata ad un Commissario, da nominarsi dal prefetto della Provincia.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 13 marzo 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

IL MINISTRO

In esecuzione ed agli effetti dell'art. 1° del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Rende noto:

Sono stati pubblicati i ruoli di anzianità degli impiegati civili dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione (Amministrazione centrale, Amministrazione scolastica provinciale, ispettori e vice ispettori scolastici, Convitti nazionali, segreterie universitarie, biblioteche governative, antichità e belle arti) secondo la situazione al 1° gennaio 1913.

Roma, 27 marzo 1913.

Per il ministro
COPPOLA.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Avviso.

Il giorno 25 marzo 1913, in Carcheri, provincia di Torino, è stata attivata al servizio pubblico una ricevitoria telegrafica di 3ª classe con orario limitato di giorno.

Roma, 26 marzo 1913.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del debito pubblico

Rettifiche d'intestazione (3ª pubblicazione)

Si è dichiarato che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, vennero intestate come alla colonna 4, mentrechè dovevano invece intestarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

Debito 1	Numero d'iscrizione 2	Ammontare della rendita annua 3	Intestazione da rettificare 4	Tenore della rettifica 5
3.50 %	192136	17 50	Ceretti *Matilde* fu *Giovanni*, minore sotto la tutela di Minocci Luigi fu Pietro Vittore, domiciliato in Biganzolo, fraz. del comune di Arizzano (Novara)	Ceretti *Ernesta-Amata-Matilde* fu *Giovanni Battista*, minore, ecc. come contro
3 %	048479	15 —	Rossi *Angelo Giovanni* fu Domenico, minorenne sotto la tutela di Clivio Filippo fu Giuseppe Antonio, domiciliato in Intra (Novara)	Rossi *Giovanni Angelo* fu Domenico *Vittorio Emanuele* ecc. come contro
3.50 %	184713	213 50	Rocca *Antonietta* fu Antonio, minore sotto la patria potestà della madre Adelaide Rocca di Lorenzo, domic. in Bressana d'Argine (Pavia)	Rocca *Maria-Antonietta-Adelaide* fu Antonio, minore, sotto la patria potestà della madre Adelaide Rocca di Lorenzo ecc. come contro
»	487923	70 —	Raffellini *Palmira Caterina Tomasa* di *Giambattista*, minore sotto la patria potestà del padre, dom. in Lavagna (Genova)	Raffellini *Maria-Caterina-Valentina-Palmira* di *Giovambattista* ecc. come contro
»	437126	868 —	*Rosselli Del Turco* Rossella fu Mario Felice, minore, sotto la patria potestà della madre Dini Ada fu Robustiano ved. di Rosselli *Mario-Felice* dom. in Santa Croce dell'Arno (Firenze)	*Del Turco Rosselli* Rossella fu Mario Felice detto Felice, minore, ecc. come contro. ved. di Rosselli Felice
»	223170	63 —	Quaranta *Virginia* fu Domenico, nubile, dom. in Torino	Quaranta *Maria-Virginia* ecc. come contro

A termini dell'art. 167 del regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298,

si diffida

chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, 1° marzo 1913.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 28 marzo 1913, in L. 102,10.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (Divisione portafoglio).

27 marzo 1913.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl'interessi maturati a tutt'oggi
3.50 % *netto*	97 95 —	96 20 —	97.11 84
3.50 % *netto* (1902)	97.64 50	95 89 50	96 81 34
3 % *lordo*	67.67 50	66.47 50	66 50 14

CONCORSI

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LE POSTE ED I TELEGRAFI

Visto il testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili approvato con R. decreto del 22 novembre 1908, n. 693;

Visto il regolamento generale per l'esecuzione del testo unico suddetto, approvato con R. decreto del 24 novembre 1908, n. 756;

Visto il regolamento speciale per il personale di 1ª e 2ª categoria dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, approvato con R. decreto del 16 maggio 1909, n. 341;

Decreta:

Art. 1.

È bandito un esame di concorso con programma postale per 450 posti di alunno nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Tutti i suddetti posti sono disponibili nelle provincie dell'Emilia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Romagna, Toscana e Veneto, onde i vincitori del concorso saranno ripartiti nelle Provincie stesse, secondo le esigenze del servizio, e vi dovranno risiedere durante tutto il periodo di alunnato, e per non meno di due anni dopo conseguita la nomina di ufficiali, salvo all'Amministrazione il diritto di disporre altrimenti.

Art. 2.

La prima metà dei posti di alunno messi a concorso è riservata ai supplenti maschi dei ricevitori con almeno due anni di effettivo e lodevole servizio, l'altra metà è riservata agli estranei.

Gli impiegati ed agenti di ruolo e fuori ruolo dell'Amministrazione non possono essere ammessi al concorso, fuorchè alla precisa condizione che si presentino come estranei, e posseggano tutti i requisiti prescritti per questi.

In caso di esito favorevole per conseguire la nomina ad alunno

cesseranno dall'impiego che occupano e dagli emolumenti relativi.

Art. 3.

Gli aspiranti per essere ammessi al concosso devono possedere, comprovandolo con l'esibizione di appositi documenti, i seguenti requisiti:

Requisiti comuni a tutti i concorrenti:

a) cittadinanza italiana, risultante dal certificato del sindaco del luogo di nascita di data posteriore a quella del presente decreto;

b) avere compiuto il 18° anno di età e non superato il 25° per gli estranei ed il 30° per i supplenti, alla data del presente decreto (atto di nascita legalizzato);

c) condotta incensurata, risultante da certificato del sindaco del luogo dove l'aspirante risiede, debitamente legalizzato, e da certificato generale rilasciato dal casellario del Tribunale sotto la cui giurisdizione è posto il comune di nascita del candidato. Entrambi i certificati debbono essere di data anteriore di non più di tre mesi alla data del presente decreto;

d) sana e robusta costituzione fisica ed assenza di difetti od imperfezioni che rendano il candidato inadatto ai servizi postali e telegrafici, il che dovrà risultare da certificato medico di data posteriore a quella del presente decreto vidimato dal sindaco e legalizzato. L'Amministrazione si riserva la facoltà di sottoporre il candidato, alla visita di un sanitario da essa delegato;

e) avere conseguito almeno la licenza ginnasiale o tecnica, il che deve comprovarsi con la esibizione del titolo originale o di un certificato autentico dell'autorità scolastica competente, vidimato dal provveditore agli studi;

f) avere ottemperato alle disposizioni delle leggi sul reclutamento, il che dovrà essere dimostrato dal candidato che ne abbia l'obbligo, mediante esibizione del congedo militare o di altro documento rilasciato dal Consiglio di leva;

g) qualora il concorrente abbia prestato servizio pensionabile in amministrazioni dello Stato, lo deve comprovare con certificato rilasciato dalla competente autorità, sul quale dovrà esserne indicata con precisione la durata.

Requisito speciale per i supplenti:

h) avere prestato due anni di effettivo e lodevole servizio a tutto il giorno fissato quale scadenza del termine utile per la presentazione della domanda. Questo requisito dovrà risultare da certificato in carta bollata da L. 0,60 rilasciato dalla direzione provinciale in data posteriore a quella del presente decreto vistato dall'ispettore distrettuale, e redatto nella forma consueta.

Il predetto servizio decorre dal giorno in cui il candidato, debitamente autorizzato dalla direzione, cominciò a prestarlo effettivamente, nonostante che la nomina gli sia stata conferita posteriormente, purchè in tale giorno, il candidato stesso si trovasse in possesso di tutti i requisiti necessari per acquistare la qualità di supplente.

I concorrenti supplenti sono dispensati dalla presentazione del solo certificato di cui alla lettera *a)*; gli altri concorrenti impiegati nell'Amministrazione sono dispensati dalla presentazione dei certificati di cui alle lettere *a)* e *c)*.

Art. 4.

Coloro che intendono essere ammessi al concorso debbono presentare alla direzione provinciale delle poste e dei telegrafi del capoluogo della Provincia nella quale risiedono, apposita domanda in carta bollata da L. 1,22, indirizzata al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 5.

Nella domanda il concorrente deve dichiarare esplicitamente:

a) in quale delle due categorie supplenti od estranei, concorre;

b) di accettare la residenza che, in caso di riuscita, gli verrà assegnata dall'Amministrazione in una delle provincie delle regioni di cui all'art. 1, e d'impegnarsi a risiedervi durante l'alunnato, e per non meno di due anni dopo conseguita la nomina ad ufficiale.

Egli può tuttavia manifestare la sua preferenza per una o più delle residenze anziaccennate.

Nell'assegnazione delle residenze ai vincitori del concorso si darà la preferenza:

1° a coloro che risiedono nella medesima località ove i posti sono disponibili;

2° alla migliore graduatoria riportata nel concorso.

Quando il numero dei vincitori che aspirano ad una data residenza superi nella residenza stessa il numero dei posti disponibili, quelli che rimarranno in eccedenza, seguendo l'ordine della graduatoria suddetta, saranno assegnati ai posti rimasti disponibili in altre Provincie.

La domanda nella quale il candidato deve dichiarare che concorre pel posto di alunno con programma postale, deve portare la data del giorno in cui viene presentata, la firma intelligibile e per disteso del concorrente, seguita dalla indicazione del preciso recapito di lui.

Art. 6.

Il termine utile per la presentazione delle domande d'ammissione al concorso scadrà con tutto il giorno 30 aprile p. v.

Non saranno accettate, ancorchè presentate a tempo debito, le domande non aventi i documenti al completo, o con documenti irregolari.

Sopra ogni contestazione che potesse sorgere, sia riguardo alla data di presentazione di una domanda, sia in caso di eventuali ritardi attribuiti al servizio postale, sia quanto alla regolarità dei documenti, risolverà sempre, ed inappellabilmente, il Ministero.

Art. 7.

Gli esami avranno luogo nei giorni 18, 19 e 20 agosto p. v. nelle sedi che stabilirà il Ministero.

Tali sedi saranno istituite esclusivamente in tutti od in alcuni dei capoluoghi delle provincie indicate nell'art. 1; in esse, però, saranno ammessi anche gli aspiranti di qualsiasi altra provincia del Regno, a condizione che, se vincitori, si obblighino di risiedere nella località delle regioni per le quali ha luogo il concorso.

I concorrenti ammessi al concorso ne riceveranno avviso a tempo debito con la indicazione della sede in cui dovranno sostenere gli esami.

Art. 8.

Per essere ammessi nella sala degli esami i candidati dovranno provare la loro identità personale a mezzo di libretto postale di riconoscimento.

Art. 9.

Gli esami si svolgeranno sulle seguenti materie:

a) lingua italiana (una composizione che dia mezzo di conoscere la coltura generale del concorrente);

b) calligrafia (da giudicarsi dal carattere corsivo del candidato sul lavoro d'italiano);

c) geografia dell'Europa, ed in particolare dell'Italia. Comunicazioni: linee ferroviarie italiane e principali linee ferroviarie degli altri Stati europei, principali servizi marittimi mediterranei; possedimenti e protettorati italiani;

d) aritmetica applicata;

e) lingua francese, traduzione dall'italiano col sussidio del dizionario.

Art. 10.

Il giudizio sugli esami scritti sarà dato da Commissioni centrali nominate dal ministro e composte ciascuna di tre membri scelti tra funzionari di grado non inferiore a quello di primo segretario, o tra insegnanti governativi.

Ogni esaminatore disporrà di 10 voti per ciascuna materia corrispondente ad una lettera del programma.

Le Commissioni centrali riuniranno le votazioni degli esami scritti e formeranno due elenchi distinti di graduatoria dei soli vincitori dei posti messi a concorso, uno dei supplenti, l'altro degli estranei.

Ove rimangano scoperti dei posti riservati ad uno dei gruppi di concorrenti, tali posti andranno a beneficio dell'altro gruppo.

Art. 11.

Non potrà essere compreso fra i vincitori il candidato che non riporti almeno sette decimi dei punti complessivi di tutte le materie del programma, e almeno sei decimi in ciascuna di esse.

Art. 12.

I concorrenti giudicati vincitori del concorso saranno classificati per ordine di punti.

A parità di punti avrà la precedenza quegli che abbia prestato servizio utile a pensione in un'Amministrazione dello Stato, nell'esercito o nell'armata con preferenza per colui che abbia prestato servizio per maggior tempo. Sempre a parità di punti, ed in mancanza di titolo quanto al servizio, avrà la precedenza il maggiore di età.

Nell'ordine di graduatoria per la conseguente nomina ad alunno, i supplenti, limitatamente alla metà dei posti che è loro riservata, avranno la precedenza sugli estranei.

Art. 13.

I candidati vincitori del concorso saranno chiamati in servizio e nominati alunni a mano a mano che se ne manifesterà il bisogno.

A nessun candidato competono compensi o rimborsi di spese di viaggio per recarsi nella sede di esami, e ritornarne, nè per raggiungere la residenza definitiva per l'assunzione al posto di alunno.

Chi per qualsiasi motivo, salvo che per causa di servizio militare, derivante da obbligo di leva, non raggiungerà, nel giorno stabilito, la residenza assegnatagli, decadrà dal diritto a conseguire l'impiego.

Art. 14.

Per ottenere la nomina ad ufficiale i vincitori del concorso dopo tre mesi di alunnato devono superare una prova dalla quale risulti avere essi acquistata sufficiente conoscenza delle istruzioni vigenti intorno ai vari servizi della posta.

Non superando la prova sono ammessi a ripeterla dopo tre mesi, e, nel caso che non riescano neppure la seconda volta, sono licenziati.

Gli alunni compiuto un periodo gratuito non minore di 6 mesi, nè maggiore di due anni, saranno nominati ufficiali postali telegrafici a L. 1500 per 3|4 dei posti disponibili.

Art. 15.

Per gli alunni provenienti dagli estranei, l'alunnato è gratuito, salvo che per raggiungere la sede ove siano destinati a prestar servizio abbiano dovuto lasciare la loro residenza abituale, o quella della loro famiglia, nel qual caso, pel tempo che vi rimarranno, sarà loro corrisposta l'indennità giornaliera di lire tre lorde.

Tutti gli alunni provenienti dai supplenti fruiranno di detta indennità dal giorno della loro ammissione in servizio.

La suddetta indennità è corrisposta in ogni caso agli alunni che dopo un anno dalla assunzione in servizio non abbiano conseguito la nomina di ufficiale.

Art. 16.

La indennità di cui all'articolo precedente spetta soltanto per i giorni di servizio effettivamente prestato.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno e sul Bollettino del Ministero.

Roma, li 16 marzo 1913.

Il ministro
CALISSANO.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Come era facilmente prevedibile, caduta Adrianopoli, la guerra balcanica ha scemato di tutta la sua intensità.

La stampa estera non si preoccupa delle ulteriori operazioni militari dei bulgari contro Ciatalgia e l'ultima linea di difesa di Costantinopoli perocchè si sa che l'obbiettivo bulgaro è raggiunto e che Costantinopoli non fu mai compresa in questo. Le operazioni contro la linea di difesa di Ciatalgia, osservano i giornali londinesi, sono state intraprese contemporaneamente a quelle di assalto ad Adrianopoli perchè il forte nerbo di truppe turche ivi riunito non potesse recare soccorso agli assediati. Come è ben naturale, poichè non fu indetto ancora nessun armistizio, la Bulgaria continua le sue operazioni di guerra, ma queste si limitano ora alla conservazione dei frutti delle sue vittorie.

L'ultima vittoria bulgara, secondo la stampa viennese, affretta non poco la risposta degli Stati balcanici alleati alle condizioni di pace formulate dalle grandi potenze.

Un telegramma da Vienna, 27, dice in merito:

Si ritiene generalmente che la risposta degli Stati balcanici sarà data entro la settimana.

Le grandi potenze esamineranno tale risposta e fisseranno le basi su cui poi si potranno svolgere le nuove trattative di pace. Le potenze assumeranno quindi la garanzia del nuovo ordinamento della penisola balcanica; cosicchè non si avvererà più la situazione incerta creata dal Congresso di Berlino.

A tale scopo la riunione degli ambasciatori a Londra, alla quale saranno invitati ad assistere anche i rappresentanti dei belligeranti e della Rumenia, si trasformerà in una conferenza.

Il trattato stipulato dai rappresentanti delle grandi potenze e di tutti gli altri Stati interessati sostituirà il trattato di Berlino del 1878.

L'*Agenzia Reuter* di Londra aggiunge:

Si dice che vi sono motivi per credere, che la Bulgaria sia disposta ad accettare i consigli delle potenze circa la mediazione.

L'incidente che ha dato luogo a tanti scambi di note tra l'Austria e il Montenegro per l'uscita degli stranieri da Scutari non è ancora risolto e però ancora se ne interessa la stampa austriaca come si rileva dai seguenti telegrammi da Vienna, 27:

La *Südslavische Correspondenz* ha da Belgrado: In seguito a decisione presa in un Consiglio straordinario di ministri sotto la presidenza del Re, fu inviato l'ordine al comandante delle truppe serbe trovantesi dinanzi a Scutari di non procedere a nuove operazioni militari, finchè l'uscita della popolazione civile dalla città non sarà avvenuta.

*** Secondo i giornali della sera è in progetto un passo a Costantinopoli al quale parteciperanno probabilmente tutte le potenze affinchè il comandante di Scutari Essad pascià, il quale si è rifiutato di autorizzare l'uscita della popolazione civile offerta del Governo montenegrino, riceva le istruzioni necessarie.

Il *Neues Wiener Abendblatt* scrive: L'attenzione generale e oggi rivolta all'annunziato passo collettivo delle potenze a Belgrado e a Cettigne essendo ormai sicuro che tale passo se avverrà in tempo potrebbe tutto ad un tratto chiarire la situazione e rendere all'Europa la tranquillità che essa da lungo tempo ha perduto.

***

La conferenza degli ambasciatori, dopo di avere decretato che Scutari farà parte della nuova Albania, si è interessata di compensare il Montenegro delle sue fallite illusioni, come riferiscono i seguenti dispacci da Londra, 27:

Si assicura che, nella loro riunione di ieri, gli ambasciatori hanno riaffermato la necessità che il passo collettivo delle potenze a Cettigne e Belgrado, per chiedere la cessazione delle ostilità nei territori assegnati all'Albania e lo sgombro dei territori stessi da parte delle truppe alleate, sia fatto al più presto.

Quanto all'epoca dello sgombro dei territori assegnati all'Albania, gli ambasciatori hanno riconosciuto essere conveniente che lo sgombro si effettui al più presto possibile dopo la cessazione delle ostilità, rilevando che esso dovrà essere accompagnato da misure per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine.

*** Secondo un'informazione comunicata alla stampa, in seguito alle lagnanze del Montenegro circa la poca estensione dei territori che gli sono assegnati nel vilayet di Scutari, le potenze hanno l'intenzione di inviare sul luogo una Commissione e di dare il loro concorso finanziario, allo scopo di stabilire un sistema di irrigazione e di procedere ad altri lavori per mezzo dei quali il lago di Scutari o una porzione di esso sarebbe trasformata in terra coltivabile, di cui il Montenegro ha grande bisogno.

*** Si ha da fonte montenegrina che la decisione delle potenze circa la delimitazione dell'Albania stabilisce che a cominciare dall'Adriatico la frontiera del Montenegro rimane immutata: dalla costa del mare essa segue il fiume Bojana fino al lago Ieoni; di qui corre verso Oriente e segue la Bojana fino a Göritza; donde continua fino a Zogai sul lago di Scutari. La frontiera traversa poi il lago di Scutari fino ad Hum.

Il plenipotenziario del Montenegro che è rimasto a Londra, intervistato da un pubblicista, ha detto che il nuovo territorio compreso nel Montenegro è senza valore. È un suolo montagnoso e paludoso che costituirebbe un compenso ridicolo, data la perdita di 15.000 montenegrini morti e feriti e dato il ristagno della vita economica subito dal paese durante sei mesi.

Il X Congresso internazionale geografico

Ai brevi cenni dati ieri sulla inaugurazione compiutasi nella sala degli Orazi e Curiazi, splendidamente riuscita ed onorata dalla presenza di S. M. il Re, aggiungiamo qualche altro interessante particolare.

La Società geografica italiana, sotto i cui auspicî il Congresso si riunì e si svolge, aveva a rappresentarla il presidente marchese Cappelli, il vice presidente commendatore Millosevich, ed i consiglieri comm. Agnesa, contrammiraglio Astuto, senatore Bodio, senatore Dalla Vedova, senatore Malvano, comm. Palazzo, comandante Roncagli.

V'erano pure le LL. EE. i ministri Spingardi, Leonardi-Cattolica, Di San Giuliano, Credaro e Bertolini; il prefetto Annaratone, il sindaco Nathan, gli assessori Mondaini, Tonelli e Raimondi, il vice presidente del Senato on. Blaserna, e vari alti funzionari dei Ministeri della guerra, dell'agricoltura e dell'istruzione.

S. M. il Re, alle 10 precise, giunse in carrozza scoperta sul piazzale capitolino scortato dai corazzieri, e accompagnato da S. E. il generale Brusati.

L'entrata del Sovrano nella sala venne accolta con un vivo applauso da tutti i presenti levatisi in piedi. Appena Sua Maestà prese posto nella prima fila delle poltrone, si levò a parlare il sindaco Nathan che diede, a nome di Roma, il benvenuto ai rappresentanti di quella fratellanza che nella scienza impera.

Dopo aver osservato come a questi scienziati, la cui opera è universale, spetti veramente la cittadinanza di questa urbe universale, egli accennò alla grande evoluzione compiuta in questi ultimi tempi dalla storia e dalla geografia che hanno immensamente allargata, trasformata ed elevata la loro opera scientifica; il sindaco concluse accennando al simbolo racchiuso tra le pareti della storica sala e terminò con queste parole:

« Sulle pareti voi trovate fatti raffiguranti la prima civiltà nostra; i due pontefici alle estremità della sala, innalzando la mano in atto di benedizione, indicano la seconda; la terza, materiata dall'opera e dalla volontà di tutto un popolo risorto a nazione, si riassume nel suo Augusto capo. Egli per la onorata sua presenza meglio delle mie povere parole dimostra a voi, mercè la scienza, banditori di fratellanza universale, quale accoglienza festevole vi largisce Roma.

Cessato il lungo applauso che aveva accolto la felice chiusa del discorso del sindaco, prese la parola l'on. marchese Cappelli, che diede il benvenuto ai congressisti, a nome della Reale Società geografica italiana, da lui presieduta. Egli ricordò il congresso tenuto a Venezia nel 1881, che venne presieduto da Ferdinando Lesseps, e felicemente così concluse, coronato da applausi, il suo elevato discorso:

L'entusiasmo che ci fa salutare reverenti coloro che posero le prime colonne miliari sulla nostra via, ci sosterrà nel seguirne le orme; e su questo colle classico, dove le glorie del passato furono sempre ispiratrici di nuove glorie, confortiamoci ad affrettare l'avvenire luminoso della nostra scienza col classico motto: « Laboremus ».

Si levò poscia a parlare S. E. il ministro Credaro. Egli disse:

Maestà!

Ho l'onore di porgere, in nome del Governo, un deferente saluto agli illustri cultori degli studi geografici, qui convenuti per il X Congresso internazionale.

L'Italia, signori, vi accoglie con grande cordialità, lieta che i vostri studi abbiano auspicio dalle memorie e dalle glorie che aleggiano sul Campidoglio, ove pulsa il cuore della storia di Roma.

Poche discipline come la geografia oggi suscitano un interesse così diffuso, pratico e scientifico.

All'alba del secolo vigesimo ogni nazione intellettuale si è trovata sospinta su una uniforme direttiva di cultura, che segna un rinnovamento della funzione generale della scienza. E alla geografia spetta indubbiamente, in questo nuovo orientamento, una delle parti più significative.

Quali ne sono le cause e come spiegarle? Senza dubbio molto è da attribuire allo zelo dei cultori degli studi geografici e alla loro pertinace e sapiente attività, che li ha messi in grado di trarre frutti ormai copiosi e maturi da germi di ricerche secolari. Ma molto è pur da attribuire ad una serie di circostanze concomitanti, che riassumono l'evoluzione generale della scienza e danno i caratteri al presente momento della storia del pensiero.

Il rapido rinnovarsi delle scienze fisiche, biologiche e storiche

rinnovò la funzione teorica e pratica della geografia; la quale in ogni conquista delle discipline particolari, nel loro più sicuro indirizzo metodico, nell'intima solidarietà di ogni ramo del sapere, avvalorata via via da una più precisa divisione del lavoro scientifico, sentì consolidarsi le sue fondamenta.

E poichè la geografia non è un eclettico aggregato dei risultamenti di scienze speciali, sì bene una salda e sistematica coesione di parti signoreggiate da un'idea centrale unificatrice, che è quella dell'uomo nel sistemaa del mondo e del mondo nel sistema dell'universo, si comprende come la vostra scienza sia stata la prima a sentire il benefico influsso della evoluzione del sapere, la prima a valersene.

Nessun'altra scienza come la geografia, nella sua forza unificatrice dei risultati di tutto un gruppo di scienze, è oggi in grado di dare all'uomo una più sicura consapevolezza della sua funzione nel mondo, nei limiii della sua attività individuale e sociale.

Quando il rinascimento aprì la vita alle correnti del pensiero moderno, adducendo la fisica allo studio dei fatti e all'esperimento, la vostra scienza fu pronta a trarne un immediato vantaggio, rinnovando tutte le branche della geografia fisica e fondandone di nuove, dalla meteorologia alla oceanografia, dalla orografia alla sismologia, alla glaceologia.

Quando il metodo positivo e l'indagine sperimentale applic alle scienze biologiche offrirono gli strumenti di valutazione e controllo della evoluzione organica delle specie, tosto la biogeografia e l'antropogeografia ne trassero profitto per nuove sicure applicazioni.

Qnando, infine, le scienze storiche sentirono il bisogno di precisare con una analisi attenta, sottratta all'incanto di ideologie ingannatrici, le determinanti naturali dell'incivilimento umano, sulle quali la libera attività dello spirito costruisce e plasma le forme superiori dell'arte, della scienza e degli ideali etici e sociali, la geografia seppe denudare e cogliere quelle determinanti, offrendo elementi di comparazione, suggerendo ravvicinamenti opportuni, porgendo, in una parola, il tessuto concreto, dal quale la storia può indurre leggi generali di utile approssimazione, che esprimono la forza propulsiva della civiltà e del progresso.

Da ognuna di queste vie, aperte all'indagine dallo sviluppo delle diverse scienze, la geografia trasse energia per fissare le pietre miliari del suo cammino.

E come fu meraviglioso il contributo che si ebbe da parte degli studiosi dei diversi paesi, di cui il presente Congresso è una luminosa prova, non meno maraviglioso fu lo sforzo metodico per dare alla geografia una netta individuazione, pur tra le molteplici tendenze enciplopediche che in ogni tempo hanno tentato di invadere il suo campo teorico.

La conquista dell'autonomia fu appieno raggiunta mercè le sicure direttive impresse agli studi geografici da Alessandro von Humboldt e da Carlo Ritter, cui fecero eco gli studiosi di ogni paese.

Lo scomparire dei due grandi geografi nel 1859 lasciava ai successori un còmpito vasto nei suoi limiti, ma preciso nel suo indirizzo.

L'organamento metodico della geografia era ormai fissato su basi salde, e le singole scienze potevano ad essa recare contributo di ricerca senza comprometterne l'indipendenza. La fase della secolare gestazione era compiuta.

La geografia poteva affrontare sicura il cammino del suo ulteriore sviluppo, senza aver bisogno di riproporsi ad ogni momento il problema iniziale del metodo.

E ben presto se ne raccolsero frutti preziosi.

Le ricerche delle cause e l'applicazione del principio di coordinazione, che per Humboldt e Ritter erano state felici intuizioni, a cui faticosamente, per quanto genialmente, essi cercavano di ricondurre i fenomeni geografici, sono oggi strumenti consueti di lavoro applicati ad ogni indagine geografica. La quale si è potuta arricchire e valere rapidamente di altri numerosi mezzi per la conquista di nuove e sicure cognizioni: basti pensare al rapido perfezionamento delle comunicazioni e dei trasporti e al potente slancio venuto alle indagini geografiche dalla tendenza allo sviluppo coloniale di tutti gli Stati europei.

Può dunque ben dirsi che nel primo decennio del secolo vigesimo furono del tutto rinnovato la concezione e la imagine geografica del mondo.

Siamo ora in un fervore di idee e di fatti nuovi, dovuto alle grandi esplorazioni continentali e oceanografiche, che ci hanno rilevato inattesi aspetti del mondo, diffondendo anche tra chi non esplicita professione di questi studi quell'ansiosa attesa dell'imprveduto, da cui il vecchio filosofo Eraclito diceva aver luce l[illegible] cerca della verità.

E di conserva con questo fermento germinativo di idee e di fatti si svilupparono i grandi organi scientifici collettivi, come gli Istituti di Stato e di privati per una produzione cartografica rigorosamente scientifica; i servizi statistici, coi quali è possibile seguire nelle più squisite oscillazioni i fenomeni demografici di ogni paese; le operazioni meteorologiche ormai coordinate mercè una intesa mondiale, che accomuna nello scopo concorde tutti i paesi civili; infine la cooperazione accademica e scientifica, che dà agli studi di ogni Nazione sempre più l'impronta di un lavoro collettivo, che di tanto acquista di pregio di quanto esprime una libera collaborazione dei dotti di tutto il mondo.

Tutto questo complesso di propositi, di forze, di mezzi indica ogni giorno alla scienza geografica nuovi doveri, primo fra tutti quello di far procedere con intenti armonici le diverse branche della scienza, contemperando la tendenza descrittiva con la esplicativa.

In questa condizione speciale della geografia come scienza, che a volte è risultante e a volte è promotrice delle altre scienze, e in questo suo immediato contatto con la vita, consiste il suo grande valore umano e quindi il suo grande valore pedagogico.

Buona parte delle vostre discussioni saranno dedicate ad una rassegna dei metodi didattici applicati nei vari Stati all'insegnamento della geografia.

Quale ministro degli studi debbo altamente compiacermene, mentre mi riprometto che la scuola italiana tragga profitto dai moniti dell'esperienza che risulteranno dai vostri sapienti dibattiti.

Ma se grande è il valore pedagogico della geografia dal punto di vista teoretico, non meno grande è il suo valore educativo dal punto di vista della solidarietà umana.

Non si indulge alla opportunità del momento, affermando che, se oggi ogni stato civile guarda con occhio vigile, di là dai sempre sacri confini della patria, la distesa dei più ampî orizzonti, ove possa svolgersi la pacifica gara di grandi correnti industriali e commerciali, di benefiche influenze redentrici di popolazioni ancora arretrate nel commercio della civiltà, di provvide affermazioni di giustizia e di solidarietà umana, si deve in gran parte all'interesse promosso dai vostri studi, al formarsi e al diffondersi di una coscienza geografica, che vede, come fu ben detto, attraverso le razze l'uomo, attraverso gli Stati politici la terra, attraverso gli interessi individuali, regionali o nazionali, interessi universali. La coscienza geografica prepara la coscienza coloniale.

Così si comprende come oggi, non meno che nella fase storica delle grandi scoperte, si abbia la consapevolezza che al fervore e al successo delle esplorazioni, cui danno energia e spirito di sacrificio auguste persone di case principesche e uomini usciti dal popolo, è collegata, insieme alla eventuale utilità pratica e alla sempre profittevole utilità scientifica, una superiore utilità non valutabile col peso e con la misura dell'arido interesse materiale, ma col solo criterio della soddisfazione che accompagna lo sforzo tenace col premio della gloria che corona la volontà vittoriosa.

In cospetto dei rappresentanti di ogni Nazione civile, da questo luogo evocatore di una grande civiltà, vada oggi il nostro memore saluto agli eroici pionieri, che strapparono un lembo di terra al mistero e fecero echeggiare la voce dell'uomo che è alterna voce di gioia e di dolore, nel silenzio di spazi inesplorati.

Ogni Nazione ha avuto i suoi eroi illuminati dal sole della vittoria

o sacri alla devozione degli sventurati ardimenti, e altri ne appresta pronti a nuovi generosi cimenti. A tutti vada il plauso della civiltà riconoscente.

Nel nome di S. M. il Re, dichiaro aperto il X Congresso internazionale di geografia.

Una grande ovazione accolse la chiusa del discorso del ministro.

Dopo S. E. Credaro prese la parola il professor Otto Nordenskjold, il grande esploratore svedese, il quale ringraziò il governo, Roma, e la Società geografica, a nome dei delegati esteri, per l'ospitalità amabilmente accordata.

Nordenskjold ricordò come gli italiani abbiano l'ambito onore di essere stati i precursori nelle grandi esplorazioni che tanti ardimenti dovevano costare; e volse un saluto all'ultimo campione della serie, il Duca degli Abruzzi.

Il breve discorso dell'esploratore illustre è stato salutato da un lungo, caloroso applauso.

S. M. il Re strinse con effusione la mano all'illustre svedese.

La geniale cerimonia ebbe così termine.

Il Sovrano, ossequiato dalle autorità, e salutato dalla folla adunatasi in piazza del Campidoglio, ritornò al Quirinale.

***

Oggi il Congresso ha iniziato i suoi lavori. Ad esso prendono ufficialmente parte, con rappresentanti e adesioni, trenta Governi, sedici istituti geografici di Stato, sessantadue Società geografiche e ventotto Università straniere.

DALLA LIBIA

Tripoli, 27. — La colonna del generale Lequio ha raggiunto iersera Suadna, a 20 chilometri circa da Yeffren.

Ieri sera stessa si sono presentati i capi di Yeffren a fare atto di sottomissione.

Essi hanno accettato tutte le condizioni di resa loro imposte dal generale Lequio che spera di potere entrare oggi pacificamente in Yeffren.

Soliman El Baruni, dopo avere scritto una nuova lettera nella quale umilmente domandava di riaprire trattative, alla risposta del generale Lequio che prima alzasse bandiera bianca sul castello di Yeffren, è fuggito verso occidente.

Tripoli, 27. — Le truppe italiane entrarono trionfalmente a Yeffren.

La bandiera fu issata sul castello alla presenza dei notabili arabi, mentre le truppe schierate rendevano gli onori e l'artiglieria faceva salve.

La città è imbandierata e regna grande entusiasmo.

I banditori arabi annunziano agli indigeni la occupazione italiana.

Si assicura che il ribelle El Baruni sia rimasto ferito al volto e che il suo luogotenente, il kaliffo Abdalà, sia morto.

Tripoli, 27. — Il generale Lequio telegrafa:

Alle ore 10,30 la bandiera italiana veniva inalberata sul castello di Yeffren alla presenza di tutte le truppe schierate, al suono delle fanfare e salutata dalle salve di artiglieria e dagli evviva della popolazione araba all'Italia liberatrice e tra le clamorose grida entusiastiche delle truppe.

Lungo tutte le strade e ancora più a Yeffren costanti ovazioni salutarono il mio ingresso in città.

I notabili dopo aver inneggiato all'Italia m'incaricarono di inviare ossequi, saluti e riverenti omaggi a S. M. il Re.

Bengasi, 27. — Ieri il general Briccola ha fatto perlustrare e sgombrare dai ribelli l'oasi di Gariunes.

L'operazione è riuscita brillantemente. Dopo breve resistenza il nemico si è dato alla fuga riparando nella vicina oasi di Guarscia, di dove è stato anche sloggiato dalla nostra artiglieria.

Le truppe che erano al comando del generale D'Alessandro sono rientrate a mezzogiorno.

Il nemico ha subito perdite considerevoli, noi abbiamo avuto tre feriti.

CRONACA ITALIANA

Omaggio al valore. — S. E. il ministro delle colonie, Bertolini, ha telegrafato al generale Ragni, felicitandolo, a nome del Governo, per la brillante riuscita delle operazioni militari del Gebel Nefussa e pregandolo di partecipare al generale Lequio ed alle truppe ai suoi ordini l'espressione della compiacenza e dell'ammirazione del Governo stesso per le alte prove di valore e di patriottismo date durante questa breve campagna.

Lo stesso ministro, poi, ha, d'accordo col ministro della guerra, dato disposizioni affinchè l'occupazione del paese prosegua con tutta la rapidità consentita dalla prudenza.

Nella diplomazia. — S. E. il ministro italiano in Danimarca, conte di Canobbio, è stato ricevuto da S. M. il Re Cristiano X, al quale presentò le credenziali.

Liste elettorali politiche. — Gli esemplari delle liste politiche, approvati dalla Commissione elettorale provinciale, sono stati depositati presso l'ufficio comunale in via Poli n. 54, piano 2°, e vi rimarranno fino al 18 aprile p. v., con diritto ad ogni cittadino di prenderne cognizione.

Associazione della stampa. — Questa sera, alle ore 21.30, Antonio Cippico terrà, nella grande sala dell'Associazione della stampa, una conferenza sul tema: « Niccolò Tommaseo poeta ».

Cortesie internazionali. — Ieri, a Pallanza, al Grande hôtel Pallanza, con l'intervento di S. E. Luigi Luzzatti, del Municipio, di numerose notabilità politiche ed amministrative di Intra, di Pallanza e di Stresa, della Società « Dante Alighieri » e di numerosi ammiratori ed amici, ha avuto luogo un banchetto offerto allo scrittore inglese Capel Cure recentemente insignito di *motu proprio* da S. M. il Re della commenda della Corona d'Italia per le benemerenze da lui acquistate coi suoi scritti in difesa dell'Italia durante la guerra libica.

Hanno parlato acclamatissimi il sindaco di Pallanza che a nome del Municipio ha offerto a Capel Cure le insegne della decorazione, il presidente del Comitato verbanese della « Dante Alighieri », ambedue applauditissimi.

Indi Capel Cure ha ringraziato vivamente applandito. Infine ha parlato S. E. Luzzatti, le cui parole sono state accolte da lunghe e calorose ovazioni.

Sono pervenute molte adesioni, tra cui quella di S. E. il sottosegretario di Stato per l'interno on. Falcioni.

Tasse municipali. — Sono stati pubblicati e affissi all'albo pretorio del Campidoglio i ruoli per il pagamento della tassa sul valore locativo, della tassa di famiglia e quella sui cani.

Marina mercantile. — Il *Siena* della Società Italia è partito da Buenos Aires per Dacar e Genova. — Il *Tommaso di Savoja* del Lloyd Sabaudo è partito da Buenos Aires per Genova. — Il *Sicilia* della Società nazionale dei S. M. è partito da Suez per Porto Said e l'Italia. — Il *San Paolo* della Società Italia ha proseguito da Rio de Janeiro per Pernanbuco e l'Italia. — Il *Verona* della N. G. I. è giunto a New York. — Il *Mendoza* del Lloyd italiano è partito da New York per Napoli e Genova. — Il *Rio de Janeiro*, id., ha proseguito da Las Palmas per Napoli e Genova.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

BELGRADO, 27. — Un comunicato ufficiale dice: Sciukri pascià inviò un aiutante di campo al 20° reggimento serbo, desiderando negoziare la resa della fortezza di Adrianopoli col comandante dell'esercito serbo.

Il generale Stefanovic, non essendo il comandante in capo, declinò l'offerta ed informò il generale Ivanoff, il quale dichiarò di voler trattare egli stesso la resa.

La divisione serba di Timok occupò i forti del settore nord-ovest' le cui truppe assediate si arresero.

La divisione serba del Danubio avanzò e fece fermare i suoi distaccamenti di avanguardia al ponte presso Karagatch, ove le truppe turche si arresero ai serbi.

La notizia diffusa da Cettigne relativa alla resa di Giavid pascià è prematura.

In realtà Giavid pascià offerse la resa delle truppe e delle armi, a condizione che avrebbe conservata la sua spada; la spada degli ufficiali sarebbe restituita dopo la conclusione dell'armistizio. Il quartier generale approvò le condizioni. Frattanto Giavid pascià cambiò di parere. All'ultimo momento i negoziati continuano.

SOFIA, 27. — L'offensiva dell'avanguardia bulgara di Ciatalgia nei giorni 24, 25 e 26 corrente contro cinque divisioni turche ha dato risultati favorevoli.

I turchi si sono ritirati sulla linea principale.

I bulgari occupano ora le loro antiche posizioni di Arnautkey, Ciatalgia-città, Kalfakeuy, Sofarkeuy ed Ormanly.

VIENNA, 27. — La *Neue Freie Presse* ha da Sofia: Ad Adrianopoli avvengono combattimenti nelle vie.

Le truppe turche continuano la resistenza nei forti occidentali.

SOFIA, 27. — Numerosa folla ha organizzato una imponente dimostrazione dinanzi ai palazzi delle legazioni di Serbia, Grecia, Russia ed Inghilterra.

Il Consiglio dei ministri per festeggiare l'avvenimento, ha deciso di far distribuire ai poveri di Adrianopoli, senza distinzione di religione e di nazionalità, un carico di farina per centomila franchi, nonchè sale, zucchero e viveri per il valore di ventimila franchi.

LONDRA, 27. — I giornali dicono che la Legazione bulgara ha ricevuto un dispaccio, il quale annuncia che, dopo un accanito combattimento durato due giorni, Ciatalgia si è arresa ai bulgari.

PARIGI, 27. — I giornali hanno da Pietroburgo: Il ministro degli esteri smentisce nel modo più categorico la informazione pubblicata dalla *Novoje Wremia* come proveniente dalle sfere dirigenti e secondo la quale il ministro degli esteri, Sazonoff, avrebbe dichiarato più volte che la Russia non farà la guerra in alcun caso.

La smentita ufficiale qualifica l'asserzione del giornale invenzione sleale la cui autenticità non può essere confermata da alcun testimone.

PARIGI, 27. — *Camera dei deputati.* — Si discute il progetto di legge relativo all'amnistia.

La Camera è molto calma.

Paul Meunier, radicale socialista, domanda che l'amnistia sia assoluta per quanto riguarda i reati politici e deve perciò applicarsi anche alle istigazioni antimilitariste (Applausi all'estrema sinistra).

Dopo alcune altre osservazioni la discussione generale è chiusa e si approva il paragrafo 1° dell'articolo 1° che concede l'amnistia per le infrazioni in materia di riunione, di elezioni e di sciopero, commesse prima del 30 gennaio 1913.

Si approva quindi un paragrafo addizionale che concede l'amnistia a tutte le infrazioni in materia di dimostrazioni in occasione del 1° maggio, contro il carovivèri, contro la guerra e in generale di dimostrazioni sulla pubblica via e di carattere economico, ma che esclude ogni amnistia per fatti di corruzione e di frode elettorali.

A proposito del secondo paragrafo del 1° articolo, Chevrier, a nome dei socialisti, svolge un emendamento tendente ad amnistiare i reati puniti dalla legge sugli anarchici.

Rattier, guardasigilli, combatte vivacemente l'emendamento. Non si può - egli dice - amnistiare gli eccitamenti abbominevoli all diserzione, al sabotaggio, alla distruzione del nostro materiale di guerra (Applausi).

Barthou domanda pertanto il rigetto dell'emendamento presentato dai socialisti. Tali delitti, egli dice, non possono rimanere impuniti.

Il presidente del Consiglio fa appello al patriottismo della Camera, perchè questa respinga l'emendamento (Applausi su vari banchi — Rumori all'estrema sinistra).

I socialisti insistono per l'approvazione del loro emendamento. Finalmente, dopo un nuovo intervento di Barthou per il rigetto dell'emendamento, questo è rinviato alla Commissione.

Il seguito della discussione è rinviato a domani.

La seduta è indi tolta.

SOFIA, 27. — Mentre si svolgeva l'azione contro Adrianopoli le divisioni dell'avanguardia bulgara sul fronte di Ciatalgia ricevettero l'ordine di passare all'offensiva contro l'esercito turco. L'offensiva cominciò a Ciatalgia contemporaneamente che ad Adrianopoli e continuò nei tre giorni del 24, 25 e 26.

Durante tali combattimenti fu constatato che i turchi operavano contro l'avanguardia bulgara con cinque divisioni di fanteria ed una brigata di cavalleria sostenuta dalla flotta del Mar di Marmara.

L'avanguardia bulgara, continuando felicemente la sua vigorosa avanzata, conquistò le linee di Arnautkeuy, di Ciatalgia città, di Gukeuy e le alture situate al levante di Akolan, Kalifakeuy, Sofarkeuy e Ormanli.

Le divisioni turche respinte si ritirarono sulla linea principale di Ciatalgia sotto la protezione della grossa artiglieria dei forti.

I bulgari occupano ora le loro antiche posizioni di Ciatalgia.

I comandanti del primo e del secondo esercito riuniti telegrafano che alla notizia della presa di Adrianopoli su tutte le linee bulgare dal Mar Nero al Mar di Marmara echeggiarono urrà entusiastici e l'esercito di Bulair lanciò lo stesso grido di grecia dal Mar di Marmara al Mare Egeo.

SOFIA, 27. — L'*Agenzia Telegrafica Bulgara* dice:

L'avanguardia presso Ciatalgia effettuò oggi un attacco contro le truppe turche avanzando fin sotto a Karasu. La città di Ciatalgia si trova nelle mani dei bulgari.

PARIGI, 27 — *Senato.* — Si approva il progetto di legge relativo all'esercizio provvisorio di due mesi per l'aprile ed il maggio, già approvato dalla Camera.

ATENE, 27. — L'*Amphitrite* con la salma del Re Giorgio è giunta al Pireo alle ore 1, preceduto dal *Glouchester*, dal *Bruix* e dall'*Uralotz* e seguito dalla *Sangiorgio*, dal *Maria Teresa* e dal *Goeben.*

L'ingresso del porto presentava un aspetto fantastico. Tutte le navi facevano salve al passaggio dell'*Amphitrite* che si è ancorato allo sbarcadero, addobbato per la circostanza. I membri del Santo Sinodo sono saliti a bordo dell'*Amphitrite* e hanno letto le preci.

Indi il feretro, coperto dalle bandiere greca e danese, col kepì e l'uniforme khaki del defunto venne a braccia sbarcato e deposto su un affusto di cannone dai figli e dai nipoti del defunto.

Il Re Costantino, dando il braccio alla Regina Olga, accasciata dal dolore, tutti i membri della Corte e i ministri seguivano il feretro.

L'affusto di cannone tirato da 44 marinai e scortato da 20 sottufficiali di marina e da distaccamenti di marinai delle navi estere, fra immensa folla, al suono dell'inno nazionale, si è diretto lentamente alla stazione, donde un treno speciale ha trasportato la salma ad Atene.

Giunta ad Atene, si è formato un corteo, che si è diretto alla Cattedrale, ove si trovavano i membri del Corpo diplomatico.

La Cattedrale era sobriamente decorata. Le colonne della chiesa scomparivano sotto le corone.

Il feretro è stato trasportato a braccia nell'interno del tempio dai principi e deposto su un catafalco. I principi hanno sguainato le sciabole e hanno fatto la guardia d'onore. La Regina Olga, inginocchiata dinanzi al feretro, piangeva.

Dopo la funzione religiosa, la famiglia Reale si è ritirata e le porte della cattedrale sono state chiuse.

Quattro capitani di cavalleria sono rimasti a fare la guardia d'onore alla salma.

CETTIGNE, 27. — La presa di Adrianopoli ha qui prodotta una profonda impressione. Una dimostrazione entusiastica è avvenuta dinanzi alla legazione di Bulgaria.

I membri della famiglia reale, i ministri e i membri del corpo diplomatico hanno fatto pervenire le loro felicitazioni alla legazione bulgara.

Il Re Nicola ha telegrafato al Re Ferdinando e il presidente del Consiglio a Ghescioff.

SOFIA, 27 (ore 3,30 pom). — L'avanguardia bulgara a Ciatalgia ha attaccato di nuovo oggi le truppe turche e le ha respinte al di là di Karasou.

La città di Ciatalgia si trova nelle mani dei bulgari.

PARIGI, 27. — *Commissione dell'esercito* — (Continuazione). — La Commissione ha approvato con 20 voti contro 9 l'articolo 12 del progetto di legge che fissa il principio del servizio triennale.

SOFIA, 27. — Si apprende da buona fonte che il numero dei prigionieri fatti ad Adrianopoli è di 38.000.

Centoquaranta cannoni sono stati pure presi.

Sciukri pascià e il suo seguito sono attesi stasera a Sofia.

SOFIA, 27. — Nella seduta odierna della Sobranje, il presidente dei ministri, Ghescioff, salutato da grandi applausi, ha fatto la seguente dichiarazione:

I soldati bulgari assieme ai loro fratelli alleati serbi, hanno scritto col loro sangue una pagina di gloria nella storia dei popoli balcanici, registrando una data memorabile nella storia universale. Adrianopoli, la seconda capitale turca e la più importante fortezza della penisola balcanica, è caduta ieri.

La vittoria riempie la nazione bulgara di gioia; ma altrettanto grande è il dolore per i nostri eroi caduti sul campo di battaglia.

Il presidente dei ministri invita i deputati a rendere omaggio ai valorosi vincitori e a ricordarsi nello stesso tempo dei morti.

Le parole del presidente del Consiglio furono accolte da entusiastiche ovazioni.

La Sobranje decise di inviare al generalissimo Savoff un telegramma esprimente all'esercito la gratitudine della nazione per l'eroismo di cui ha dato prova.

Inoltre fu deliberato di ringraziare la Duma russa, per la cordiale manifestazione di sentimento fraterno, colla quale fu accolta la vittoria bulgara.

La seduta fu infine tolta in omaggio ai caduti.

BERNA, 27. — Stamane al Consiglio nazionale, Planta ha terminata la relazione sulla convenzione del Gottardo concludendo contro la ratifica della convenzione stessa.

Mosiman di Neuchâtel ha parlato nel medesimo senso ed ha ritirato la proposta fatta nella Commissione di concludere una nuova convenzione per un periodo limitato, corrispondente a quello dei trattati di commercio.

Gobat di Berna e Jaton del Vaud hanno pure combattuto la convenzione.

Fazy di Ginevra ed un certo numero di deputati hanno presentato una mozione, che verrà letta domani, tendente al rinvio della discussione per permettere al Consiglio federale di intraprendere nuovi negoziati con la Germania e l'Italia.

DAYTON, 27. — Oggi è caduta la neve, accrescendo gli orrori della situazione.

Il freddo è intenso.

Un incendio ha distrutto quasi completamente il quartiere degli affari e parecchi isolati sono stati rasi al suolo.

Sono state stabilite morgue provvisorie a Fifth Street e ad Eagle Street.

SOFIA, 27. — In seguito alla capitolazione di Adrianopoli, gli uomini della territoriale richiamati sotto le armi saranno congedati.

COSTANTINOPOLI, 28. — Ecco l'ultimo radio-telegramma inviato dal comandante di Adrianopoli Sciukri Pascià al ministro della guerra in data 25 corrente:

« Il nemico ha iniziato un violento attacco ed è cominciato un sanguinoso combattimento. Non posso sapere quale sarà il risultato; ma se un successo del nemico verrà constatato, farò saltare tutte le fortificazioni e non esiterò a distruggere gli edifici religiosi per impedire che siano profanati da piedi impuri.

Distruggo da questo momento gli apparecchi radio-telegrafici. Se il nemico sarà vittorioso, non entrerà in una città, ma in un cumulo di rovine ».

COSTANTINOPOLI, 28. — Mahmud Mukhtar pascià è stato nominato Ambasciatore a Berlino.

COSTANTINOPOLI, 28. — La notizia della caduta di Adrianopoli, che non era ancora stata divulgata ufficialmente, ha prodotto grande impressione nella popolazione turca. Grande tristezza regna alla Porta.

Molti funzionari, apprendendo la caduta di Adrianopoli, sono scoppiati in pianto. Si credeva che la città potesse resistere molto tempo ancora.

I combattimenti hanno continuato tutta la giornata a Ciatalgia.

Gli avversari conservano le loro posizioni, eccetto che nella posizione di Bulkchekmet, dove l'ala turca comandata da Enver bey si è avanzata.

Il Governo ha deciso di sostituire prossimamente Turkan pascià, ambasciatore a Pietroburgo.

COSTANTINOPOLI, 28. — L'ambasciatore di Francia, Bompard, ha ricevuto istruzioni circa la comunicazione che gli ambasciatori devono fare alla Porta relativamente alla mediazione delle potenze.

Oggi avrà luogo una conferenza degli ambasciatori per redigere la nota collettiva.

Il gran visir, Mahmud Chefket pascià, ha dichiarato al Comitato della difesa nazionale che i bulgari non potranno mai varcare la linea di Ciatalgia, che è inespugnabile.

SOFIA, 28. — Il *Mir* dice: Poichè l'esito della guerra era ormai deciso, noi ci contentavamo di tenerci sulla difensiva e così si era propagata la leggenda che l'esercito bulgaro fosse divenuto incapace di agire. Fummo sorpresi di vedere, dalle condizioni di pace proposte dalle potenze, che l'Europa cominciava a non far distinzione tra la Turchia vinta e l'alleanza vittoriosa. La presa di Adrianopoli alla baionetta cambia la situazione a nostro vantaggio. Noi vogliamo una pace rispondente alla realtà e ai sacrifici sopportati: se una tale pace non fosse accettata, avremmo più truppe di quante ne occorrerebbero, soprattutto più cannoni, per un'eventuale azione a Ciatalgia e a Gallipoli.

SOFIA, 28. — Nessuna informazione diretta è giunta ieri da Adrianopoli, poichè le linee telegrafiche sono ancora in riparazione.

Il Re è giunto alla stazione di Karagash. Si assicura che egli ha fatto il suo ingresso nella città conquistata.

È ancora impossibile di fare il bilancio del bottino tolto al nemico e di calcolare il numero dei prigionieri di guerra.

Ieri sera Sofia era illuminata. Le fanfare subito dopo la notizia della resa di Adrianopoli hanno percorso le vie della città.

Il ministro della guerra ha diretto al Re il seguente dispaccio:

« La presa della fortezza di Adrianopoli è una corona imperitura che la provvidenza ha concesso al valoroso esercito bulgaro, il quale col suo coraggio senza esempio ha dimostrato che essa proviene da un popolo degno di ammirazione per la sua sobrietà e la sua perseveranza.

Il successo, che merita una pagina d'onore nella storia militare del mondo intero, è dovuto anzitutto all'opera instancabile della Maestà Vostra nel preparare l'esercito e renderlo degno di tali imprese ».

NEW YORK, 28. — Le ultime notizie giunte iersera recano che grandi inondazioni minacciano anche il Kentucky, la Virginia nel

nord e dell'ovest e la Pensilvania dell'ovest. Le acque hanno già invaso una parte di Pittsburg e di Welling. Il governatore di Indianapoli ha proclamato lo stato d'assedio, avendo la popolazione cominciato a saccheggiare i negozi.

Secondo telegrammi da Kansas, il Mississipi ingrossato dalla piena dei suoi affluenti è salito di 37 piedi e mezzo. La piena continua nel corso superiore dell'Houdson, del Mohawk e del Tennessee.

Nello Stato di New York le inondazioni cagionano gravi danni.

Da Dayton si annuncia che 300 persone sono perite negli incendi. Cento cadaveri sono già stati trovati tra le macerie.

Il governatore dell'Ohio ha ricevuto comunicazione telegrafica dal sindaco di Chillicote che 500 persone sono perite nell'inondazione.

A Zanesville un fiume d'acqua di 54 piedi percorre le vie principali. Vi sarebbero almeno cento morti.

NEW YORK, 28. — Cincinnati è minacciato dalle inondazioni. La circolazione dei treni si è fatta difficilissima.

Le truppe si recano in tutta fretta a Minneapolis, dove molti arresti di saccheggiatori sono stati eseguiti.

Secondo un giornale locale, 600 persone sarebbero morte a Columbus nell'Ohio.

Ieri è stato proclamato lo stato d'assedio a Dayton, dove gli agenti di polizia hanno ucciso a colpi d'arma da fuoco un ladro sorpreso in flagrante.

Un treno al giorno arriva da Cincinnati a Dayton e questo basterà probabilmente ad assicurare il rifornimento dei viveri sino a quando le acque siano diminuite e permettano di ristabire la circolazione dei treni.

LONDRA, 28. — In questi circoli diplomatici reca meraviglia che parte della stampa russa e francese combatta la proposta di far uscire da Scutari la popolazione non combattente, visto che tale proposta è stata presentata sin dal 25 febbraio alla riunione degli ambasciatori dall'ambasciatore di Russia per incarico del suo Governo.

NEW YORK, 28. — Secondo alcune informazioni, i danni subiti dalle ferrovie dell'Ohio e dell'Indiana in seguito alle inondazioni ammontano a 15 milioni di dollari.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del Regio Osservatorio del Collegio romano

27 marzo 1913.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri e al mare	758.6
Termometro centigrado al nord	19.8
Tensione del vapore, in mm.	9.49
Umidità relativa, in centesimi	55
Vento, direzione	W
Velocità in km.	4
Stato del cielo	3/4 nuvolo
Temperatura massima, nelle 24 ore	20.3
Temperatura minima, id.	12.0
Pioggia in mm.	—

27 marzo 1913.

In Europa: pressione massima di 769 sul Baltico, minima di 747 sull'Irlanda e Islanda.

In Italia nelle 24 ore: barometro alquanto risalito in Sardegna; ancora disceso altrove fino a 8 mm. sul Veneto; temperatura irregolarmente variata; pioggie al nord, Toscana, Umbria e Sardegna; qualche vento forte orientale sulle isole.

Barometro massimo a 761 sull'alto Tirreno e sull'Jonio, livellato altrove intorno a 759 e 760.

Probabilità: venti deboli e moderati prevalentemente orientali sull'Jonio e basso Adriatico, varii altrove; cielo nuvoloso.

BOLLETTINO METEORICO

dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 27 marzo 1913.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente massima (nelle 24 ore)	TEMPERATURA precedente minima (nelle 24 ore)
Porto Maurizio	3/4 coperto	legg. mosso	12 3	10 0
Sanremo	—	—	—	—
Genova	coperto	calmo	11 2	8 3
Spezia	sereno	calmo	14 7	10 0
Cuneo	sereno	—	5 2	2 9
Torino	1/2 coperto	—	8 4	4 7
Alessandria	—	—	—	—
Novara	coperto	—	16 1	5 0
Domodossola	3/4 coperto	—	9 7	4 5
Pavia	1/4 coperto	—	12 6	4 8
Milano	nebbioso	—	12 8	6 3
Como	coperto	—	11 2	8 0
Sondrio	—	—	—	—
Bergamo	nebbioso	—	12 0	7 0
Brescia	nebbioso	—	13 7	9 8
Cremona	1/4 coperto		12 7	6 9
Mantova	coperto	-	13 6	8 0
Verona	1/2 coperto	—	15 0	9 9
Belluno	coperto	—	14 7	7 1
Udine	nebbioso	—	16 7	10 5
Treviso	1/4 coperto	—	15 7	9 6
Vicenza	sereno	—	15 6	10 9
Venezia	3/4 coperto	calmo	14 4	11 7
Padova	3/4 coperto	—	14 7	11 0
Rovigo	coperto	—	14 0	9 0
Piacenza	1/4 coperto	—	11 7	6 9
Parma	3/4 coperto	—	12 6	6 8
Reggio Emilia	coperto	—	12 8	9 9
Modena	coperto	—	13 3	8 4
Ferrara	coperto	—	13 1	9 7
Bologna	coperto	—	13 2	9 7
Ravenna	—		—	—
Forlì	nebbioso	—	14 0	6 6
Pesaro	3/4 coperto	calmo	14 9	8 6
Ancona	1/2 coperto	calmo	14 3	10 8
Urbino	1/2 coperto	-	14 0	8 6
Macerata	1/2 coperto		15 1	10 4
Ascoli Piceno	1/2 coperto	—	17 0	9 2
Perugia	coperto	—	17 0	10 0
Camerino	coperto	—	16 0	7 0
Lucca	3/4 coperto	—	15 2	10 4
Pisa	1/2 coperto		17 0	9 4
Livorno	1/4 coperto	calmo	16 0	11 2
Firenze	coperto	—	17 6	11 7
Arezzo	/4 coperto	—	20 2	11 8
Siena	3/4 coperto	—	18 2	12 0
Grosseto	1/4 coperto	—	12 0	4 0
Roma	1/2 coperto	—	23 8	12 0
Teramo	1/2 coperto	—	18 6	8 2
Chieti	1/2 coperto	—	15 0	8 4
Aquila	1/2 coperto	—	20 2	8 2
Agnone	3/4 coperto	—	20 0	11 0
Foggia	nebbioso	—	17 0	9 0
Bari	coperto	calmo	15 4	11 0
Lecce	coperto	—	23 0	11 5
Caserta	coperto	—	25 5	12 6
Napoli	coperto	legg. mosso	23 4	13 8
Benevento	coperto	-	22 2	3 0
Avellino	1/2 coperto	—	20 0	11 8
Mileto	coperto	—	24 0	9 0
Potenza	coperto	—	20 0	10 8
Cosenza	3/4 coperto	—	19 0	6 5
Tiriolo	coperto	—	18 0	10 2
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	sereno	legg. mosso	24 0	14 4
Palermo	coperto	calmo	29 0	12 4
Porto Empedocle	1/2 coperto	mosso	21 2	11 8
Caltanissetta	sereno	—	18 7	13 0
Messina	1/2 coperto	calmo	19 5	15 [illegible]
Catania	sereno	calmo	17 3	12 0
Siracusa	—	—	—	—
Cagliari	1/4 coperto	legg. mosso	20 0	5 0
Sassari	sereno	—	17 0	9 4

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile*.